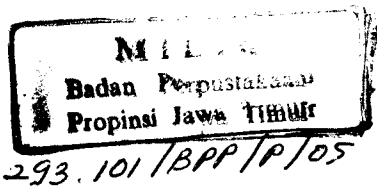
KLASIFIKASI KOTA

PUSTAKA PELAJAR

HADI SABARI YUNUS

KLASIFIKASI KOTA

PUSTAKA PELAJAR

KLASIFIKASI KOTA

Penulis
Hadi Sabari Yunus

Desain Cover
Digi Art Desain

Tata Letak
Herry Ck

Cetakan I, Mei 2005
PP.2005.33

Penerbit
PUSTAKA PELAJAR
Celeban Timur UH III/548 Yogyakarta 55167
Telp. (0274) 381542, Fax. (0274) 383083
E-mail: pustakapelajar@telkom.net

ISBN: 979-3721-50-2

Kata Pengantar

Uraian mengenai klasifikasi kota berikut ini, merupakan kelanjutan dari buku pertama mengenai P3K (Pengarahan Pemahaman Pengertian Kota).

Dalam rangka perencanaan pengembangan wilayah untuk skala regional dan pengembangan *urban settlement* untuk skala lokal, mempelajari permukiman kota atas dasar golongannya adalah sangat penting.

Hal ini dimaksudkan agar para perencana, mampu memberikan tempat yang semestinya bagi kota-kota yang ada dalam konstelasi pembangunan wilayah.

Semoga apa yang disajikan dalam buku ini dapat membantu pihak-pihak yang memerlukan. ■

Yogyakarta,

Hadi Sabari Yunus

Daftar Isi

Pendahuluan

Yang dimaksud dengan klasifikasi dalam uraian ini adalah usaha untuk menggolong-golongkan kota-kota tertentu atas dasar karakteristiknya. Karakteristik kota sendiri dapat mempunyai realisasi yang bermacam-macam. Hal ini tergantung dari sudut mana atau dengan kaca mata apa seseorang memandang.

Seseorang yang banyak berkecimpung dalam bidang perdagangan akan mempunyai penilaian yang berbeda terhadap kegiatan-kegiatan masyarakat yang berhubungan dengan perdagangan apabila dibanding dengan mereka yang tidak banyak berkecimpung dalam bidang tersebut.

Begitu pula seseorang yang banyak berkecimpung dalam bidang budaya akan mempunyai penilaian yang berbeda terhadap kegiatan-kegiatan masyarakat yang berhubungan dengan kebudayaan apabila dibanding dengan mereka yang awam terhadap masalah kebudayaan.

Kota sebagai pusat kegiatan politik, ekonomi, sosial dan kultural dengan sendirinya juga mempunyai warna

tertentu atas kegiatan-kegiatan tersebut. Hanya saja, suatu penonjolan kegiatan atau warna tertentu seringkali terlihat dengan jelas.

Hal ini banyak berkaitan dengan latar belakang sejarah terjadinya kota tersebut, latar belakang sosial, ekonomi, politik, kultural dan fisikal keruangannya. Suatu daerah tertentu yang terkenal dengan obyek budayanya dan nilai historikal yang tinggi, akan mampu berkembang menjadi suatu kota. Hal ini banyak berkaitan dengan jumlah pengunjung, kebutuhan-kebutuhan tertentu, timbulnya fasilitas-fasilitas untuk pemenuhan kebutuhan tersebut serta latar belakang fisikal keruangan yang ada di sekitar daerah bersangkutan.

Apabila di kemudian hari, kegiatan budaya atau yang berkaitan dengan hal tersebut ternyata mendominasi kegiatan kehidupan kotanya, maka fungsi pusat kebudayaanlah yang akan mewarnai kehidupan kota tersebut. Berkaitan dengan fungsi kota ini, satu hal yang perlu diperhatikan adalah adanya suatu kenyataan bahwa makin besar suatu kota, akan makin kaburlah karakteristik utama yang ada ditinjau dari segi fungsinya.

Namun demikian, masih dikenal karakteristik kota ditinjau dari segi yang lain, di antaranya dari segi fisikal, segi tingkat pertumbuhannya, segi jumlah penduduknya, segi komposisi penduduknya, segi pola jalannya, segi *hinterland*-nya dan masih banyak segi-segi lain yang dapat dipergunakan untuk mengenalinya.

Dalam kesempatan ini, usaha klasifikasi hanya ditekankan pada macam karakteristik saja, yaitu klasifikasi kota ditinjau dari segi fungsinya, klasifikasi kota ditinjau dari segi fisikalnya, klasifikasi kota ditinjau dari segi tingkat pertumbuhannya dan klasifikasi kota ditinjau dari segi hirarkinya. Hal ini didasarkan pada pertimbangan bahwa keempat macam karakteristik kota tersebut paling banyak bertautan dengan upaya-upaya perencanaan dan pengembangan wilayah.

Sebagai contoh dapat dikemukakan bahwa upaya memahami karakteristik sesuatu kota dari segi fisikalnya banyak membantu para perencana untuk mampu merumuskan pola tata ruang kota masa depan dengan tujuan untuk menciptakan kondisi kehidupan yang nyaman (*comfortable*), tanpa menimbulkan gangguan ekologikal yang berarti. Di samping itu, dengan diketahuinya latar belakang fisikal alami di mana sesuatu kota berada, akibat-akibat negatif yang mungkin timbul dari pertumbuhan kota dapat dikendalikan.

Jelaslah kiranya, bahwa upaya mempelajari klasifikasi kota, sekaligus mempelajari keberadaan sesuatu kota atau dasar ciri khasnya, inilah yang merupakan tekanan terpenting dari uraian-uraian yang disajikan dalam buku ini. Di samping itu perlu ditekankan di sini, bahwa uraian ini dititikberatkan pada tinjauan *makro*. Hal ini didasarkan kenyataan bahwa kota sebagai tempat tinggal penduduk dapat disoroti dari tinjauan *makro* maupun *mikro*. Tinjauan *makro* melihat eksistensi permukiman kota sebagai satu ke-

satuan utuh, sedangkan tinjauan *mikro* melihat permukiman kota sebagai salah satu elemen dari elemen permukiman kota. Hal yang terakhir ini akan penulis bahas tersendiri dalam kesempatan yang lain. ■

Bab I

Klasifikasi Kota Atas Dasar Karakteristik Fungsinya

Dalam hal ini, tema yang dikemukakan adalah mengenai *fungsi* sesuatu kota yang dianggap dominan dan dapat dikatakan menonjol pada kota yang bersangkutan. Seperti diketahui bahwa adanya latar belakang geografis daripada sesuatu kota akan memberikan corak yang khas mengenai kehidupan kotanya.

Dalam perkembangan kehidupannya, sesuatu kota dapat saja mengalami perubahan fungsi dari suatu fungsi tertentu menjadi fungsi yang lain. Hal ini banyak terjadi pada kota-kota di kawasan Eropa Barat pada abad pertengahan. Banyak terjadi, bahwa kota-kota tertentu yang sekarang ada dan mempunyai fungsi sebagai pusat perdagangan pada mulanya merupakan kota-kota yang berfungsi sebagai pusat keagamaan atau pusat pemerintahan.

Adanya perubahan-perubahan fungsi tersebut sejalan dengan makin majunya fasilitas-fasilitas perkotaan yang ada, di mana kemajuan teknologi merupakan faktor yang memengaruhinya dengan kuat. Refleksi atas kenyataan ini terlihat dalam bentuk makin majunya teknik di bidang komunikasi dan transportasi, pengolahan sumber daya alam dari daerah *"peripheral"*-nya.

Kemudian, bagaimanakah dengan kota-kota yang ada pada abad keduapuluh satu ini? Pada masa sekarang ini, kebanyakan kota-kota yang ada mempunyai fungsi jamak (*multi function city*). Hal ini disebabkan karena manusia mempunyai kegiatan-kegiatan yang beraneka seperti kegiatan politik, kegiatan sosial, kegiatan ekonomi, kegiatan budaya, yang pada umumnya berpusat di kota-kota tersebut.

Suatu hal yang tidak dapat disangkal lagi, yaitu adanya kenyataan bahwa masing-masing kota mempunyai potensi dan penonjolan fungsi-fungsi yang berbeda-beda. Hal ini lebih banyak bersangkut paut dengan latar belakang historikal, kultural, fisikal, kemasyarakatan, ekonomi dan lain-lainnya yang saling berkaitan dan secara bersama-sama memberi warna tertentu terhadap suatu kota tertentu.

Masing-masing kota, mempunyai kondisi latar belakang hal-hal tersebut di atas yang satu sama lain tidak sama. Namun demikian, perlu disadari bahwa dalam kehidupan modern, sesuatu kota yang mempunyai tipe yang betul-betul murni dalam artian hanya mempunyai tipe tunggal tidaklah ada. Usaha klasifikasi yang dijalankan tidak lebih merupakan usaha yang bersifat sugestif saja di mana fungsi

yang bersifat atau dianggap paling menonjol di antara kegiatan-kegiatan yang ada, digunakan sebagai dasar.

Oleh karena banyaknya sarjana-sarjana yang berusaha mengemukakan pendapatnya mengenai klasifikasi kota atau dasar fungsinya, dalam uraian ini hanya akan dikemukakan beberapa di antaranya. Hal ini dimaksudkan untuk dapat digunakan sebagai bahan pembanding dengan klasifikasi kota atas dasar fungsi yang mungkin telah dirumuskan.

1.1 Klasifikasi Gist, N.P & Halbert, L.A.

Sarjana ini mengemukakan 6 jenis kelas kota atas dasar fungsinya yaitu:

(1). Kota berfungsi sebagai pusat industri

Dalam kota ini, kegiatan industri merupakan kegiatan yang menonjol dibandingkan dengan kegiatan-kegiatan bukan industri. Pengertian industri sendiri meliputi berbagai jenis kegiatan, antara lain berdasarkan jenisnya (industri primer, industri sekunder dan industri tersier) berdasarkan produksinya (industri kapal terbang, industri kapal laut, mainan anak-anak dan lain-lain) dan masih banyak pengertian industri ini ditinjau dari berbagai segi. Kadang-kadang sesuatu kota mempunyai sifat gabungan daripada jenis-jenis industri tersebut, namun demikian kebanyakan hanya ada satu atau dua jenis industri saja yang paling menonjol. Sebagai contoh, kota Detroit dengan industri mobilnya, kota Bombay dengan industri tekstilnya, kota Dresden

dengan industri keramiknya, kota Johannesburg dengan industri intannya.

Kota-kota yang berada di negara-negara yang sedang berkembang, biasanya kegiatan industrinya yang menonjol adalah industri primer, seperti industri pertambangan, industri penyulingan minyak, perikanan atau industri yang berkaitan dengan pengolahan kayu.

Dengan makin majunya industri-industri yang ada, daerah-daerah hunian (daerah yang betul-betul dihuni) yang ada akan mengalami penciutan karena makin meluasnya daerah industri tersebut. Hal inilah yang merupakan salah satu sebab dari makin merosotnya kondisi lingkungan permukiman di kota-kota besar.

(2) Kota berfungsi sebagai pusat perdagangan

Ditinjau dari kehidupan kotanya, sebenarnya setiap kota merupakan pusat perdagangan. Namun demikian, tidaklah semua kota selalu ditandai atau diwarnai oleh kegiatan perdagangan semata. Kota-kota perdagangan yang besar biasanya merupakan kota-kota pelabuhan. Hal ini disebabkan karena kota yang bersangkutan *mempunyai kemungkinan beraktifitas jauh lebih besar* daripada kota-kota lain yang bukan pelabuhan, terutama ditinjau daripada pintu gerbang transportasinya. Oleh karena sampai saat ini media transportasi yang besar adalah darat dan laut, maka bagi kota-kota yang mempunyai potensi ke arah pengembangan dua jenis transportasi tersebut mempunyai potensi yang besar pula

untuk maksud pengembangan kotanya ditinjau dari segi kegiatan perdagangannya.

Contoh-contoh kota perdagangan besar yang bertaraf internasional antara lain: New York, London, Rotterdam, Bombay, Hamburg, Napels, Hongkong dan lain sebagainya.

(3) Kota berfungsi sebagai pusat politik

Sebelum Eropa Barat dilanda oleh apa yang dinamakan dengan *Revolusi Industri,* sebenarnya kota-kota yang ada pada masa itu tidak lain merupakan kota-kota pusat pemerintahan.

Keadaan ini memang sesuai dengan kondisi pada saat itu di mana pusat pemerintah, pusat administrasi dan politik sesuatu negara harus merupakan ibukota negara yang bersangkutan.

Hanya karena adanya perubahan situasi, berhubung dengan adanya penemuan-penemuan baru di bidang teknologi sajalah maka beberapa kota yang semula merupakan pusat kegiatan politik kemudian berubah menjadi kota-kota sebagai pusat perdagangan dan industri. Namun demikian, peranannya sebagai pusat kegiatan politik pemerintahan negara masih nampak dengan jelas. Beberapa contoh, yang dapat dikemukakan ialah kota New Delhi di India, kota Jakarta di Indonesia, kota Bangkok di Thailand, kota Canberra di Australia dan lain sebaginya.

Kota-kota politik ini menjadi berkembang, terutama ditentukan oleh peranannya sebagai pusat pemerin-

tahan negara yang bersangkutan dan merupakan pusat sistem pemerintah antara pemerintah pusat dan daerah maupun antara negara yang satu dengan negara yang lain, di mana duta-duta negara lain berkedudukan pada kota-kota yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan negara.

(4). Kota berfungsi sebagai pusat kebudayaan.
Dalam hal ini potensi kulturalnya kelihatan menonjol dibanding dengan fungsi-fungsi lain yang ada. Dalam masa-masa silam, peranan Masjid-masjid di dunia Islam, Gereja-gereja di dunia Kristiani serta pusat-pusat kerajaan memegang peranan yang sangat penting dalam kehidupan bernegara.
Sebagai contoh adalah kota Mekkah sebagai kota *religious* umat Islam dan juga kota Roma bagi umat Kristiani. Mengenai peranan kedua contoh kota tersebut dalam kaitannya dengan kehidupan agamis di dunia ini, kiranya tidak perlu dijelaskan lagi.
Di samping kota-kota sebagai pusat kebudayaan yang berkaitan erat dengan kehidupan agama, dapat pula sesuatu kota terkenal atau menonjol karena kegiatan pendidikannya, kebudayaan khususnya seni. Sebagai contoh dapat dikemukakan ialah kota Yogyakarta, dapat dianggap menonjol di bidang pendidikannya dan juga mengenai kegiatan kebudayaannya. Maka tidaklah berlebihan kiranya apabila kota Yogyakarta dianggap sebagai kota pelajar atau kota mahasiswa atau juga kota budaya. Sesuatu hal yang kurang mendapatkan perhatian adalah belum didirikannya gedung sebagai pusat budaya, walaupun materi-materi kebudayaan yang ada cukup memadai. Rupa-rupanya masalah birokrasi dan dana masih merupakan hambatan yang cukup besar untuk mewujudkan cita-cita tersebut.

(5) Kota berfungsi sebagai pusat rekreasi atau kesehatan
Sesuatu kota akan mempunyai fungsi sebagai tempat rekreasi ataupun kesehatan, apabila pada kota tersebut mempunyai kondisi-kondisi tertentu yang mampu menarik pendatang-pendatang untuk menikmati kenikmatan tertentu yang ada pada kota tersebut. Adapun mengenai kenikmatan ini dapat merupakan kenikmatan fisikal ataupun dapat merupakan maksud-maksud penyembuhan.
Namun demikian, suatu hal yang harus diperhatikan dalam kaitannya dengan kota yang berfungsi sebagai kota budaya adalah bahwa pada kota-kota yang berfungsi sebagai tempat rekreasi ini di dalamnya mengandung sesuatu yang menarik orang luar untuk tujuan berkreasi. Kota-kota seperti ini antara lain kota Palmbeach dengan pantainya yang indah, kota Monte Carlo, kota Monaco dan lain sebagainya.
Sekali lagi perlu ditegaskan bahwa sesuatu kota sebenarnya tidak akan menampakkan dirinya secara murni hanya pada satu macam fungsi saja tetapi merupakan hasil gabungan dari berbagai macam fungsi. Namun demikian, salah satu atau sebagian dari berbagai fungsi tersebut lebih kelihatan mewarnai kehidupan kotanya.

Karena hal itulah kemudian timbul berbagai notasi terhadap kota-kota tertentu.

(6) Kota yang tidak mempunyai fungsi tertentu yang menonjol.

Kota-kota yang tidak mempunyai fungsi tertentu yang menonjol, biasanya baru merupakan kota-kota yang masih sangat muda usia/pertumbuhannya atau kota-kota kecil. Oleh karena dalam sesuatu kota yang masih muda fungsi-fungsi yang ada belum mampu mengembangkan dirinya sedemikian rupa, maka *berbagai fungsi* yang ada masih mempunyai pengaruh yang sama. Namun demikian, suatu hal yang perlu diperhatikan adalah pada kota-kota yang sangat besar. Seperti halnya pada kota-kota kecil, pada kota-kota yang sangat besar pun *terdapat kecenderungan* mempunyai berbagai fungsi yang sangat kompleks sehingga penonjolan sesuatu tertentu terlihat lemah.

Sebagai contoh kiranya dapat dikemukakan di sini yaitu kota Jakarta, kota Philladelphia, kota Pitsburg, kota Tokyo, kota London dan lain sebagainya.

1.2 Klasifikasi Hudson, F.S

Sarjana ini mempunyai klasifikasi kota atas dasar fungsinya yang lebih lengkap daripada sarjana yang telah disebutkan. Berdasarkan pengamatannya, kota-kota yang ada dapat dikelompokkan menjadi 9 macam atas dasar fungsinya. Di samping itu, masing-masing kelas kota tersebut masih dapat diperbedakan lagi menjadi sub kelas. Kesembilan kelas kota tersebut adalah sebagai berikut:

(1) Kota pertambangan dan penggalian bahan-bahan alami lainnya. (*Mining towns and quarrying towns*)
   - (a) Kota-kota pertambangan antara lain kota Workshop (Coal); kota Butte (copper); kota Broken Hill (lead & zinc); kota Kalgorlie (gold); dan masih banyak contoh yang lain.
   - (b) Kota penggalian bahan-bahan alami lainnya antara lain kota Bethesda (slate); kota Shap (granite); kota Hibbing (iron ore).

(2) Kota-kota industri (*industrial towns*)

Contoh yang dapat dikemukakan di sini adalah kota Rotherham, kota Pittsburg dengan industri bajanya; kota Nottingham mengenai industrinya yang banyak jenis dan jumlahnya; Kota Billingham dan Leverkusen dengan industri kimianya; Kota Dusseldorf, Eindhoven, Birmingham terkenal *engineering*-nya; Kota Tourcouing dan Bradford tentang industri tekstilnya dan kota Stoke on trent dan Meisen sebagai kota-kota yang terkenal akan industri *potteries*-nya.

(3) Kota-kota sebagai pusat pengangkutan (*transport cartres*)

Kota-kota dari jenis ini dapat dibedakan menjadi kota-kota yang melayani pengangkutan umum dan pengangkutan khusus. Contoh pengangkutan umum adalah pengangkutan yang terdapat di kota Sunderland dengan *manufacturing ships*-nya, kota Detroit dengan kendaraan bermotornya, kota Wichta dengan kapal

terbangnya, kemudian kota Crewe dan Swindon dengan kereta apinya, kota-kota berpelabuhan besar dengan pengangkutan lautnya, kota Strasbourgh dengan pengangkutan sungainya dan kota Port Said dengan pengangkutan terusannya (*canal transportation*).

(4) Kota-kota perdagangan (*commercial centres*)
Dibedakan lagi menjadi 4 macam, yaitu:
(a) Kota pemasaran hasil-hasil pertanian (*agricultural market towns),* seperti kota Winnpig, kota Cansas di USA, dan kota Evesham dan kota Horsers di Denmark.
(b) Kota pusat perbankan dan uang, sebagai contoh kota Frankfurt dan Amsterdam.
(c) Kota perdagangan yang bervariasi seperti kota Manchester, dan kota St. Louis.
(d) Kota-kota pelabuhan besar yang juga berfungsi sebagai kota perdagangan.

(5) Kota-kota pusat administrasi (*administrative towns and cities*)
Kota-kota ini dapat berfungsi sebagai:
(a) Ibu kota suatu negara.
(b) Ibu kota propinsi
(c) Ibu kota kabupaten, dan lain sebagainya.

(6) Kota-kota yang mempunyai arti strategis (*strategic centres*)
Jenis ini dapat dibedakan lagi menjadi:
(a) Kota-kota yang merupakan basis pertahanan angkatan darat.

(b) Kota-kota yang merupakan basis pertahanan angkatan laut.
(c) Kota-kota yang merupakan basis pertahanan angkatan udara.

(7) Kota-kota budaya (*cultural towns*)
Jenis kota ini masih dapat dibedakan lagi menjadi 3 macam, yaitu:
(a) Kota-kota pusat keagamaan, misalnya kota Mekah, Jerusalem, Lourdes, Benares dan Rome.
(b) Kota-kota pusat pendidikan, misal kota Cambridge, kota Heidelberg, Bangor, Louvia dan lain sebagainya.
(c) Kota-kota konferensi misal kota Harrogate, Chicago, Brighton.

(8) Kota-kota pusat kesehatan dan rekreasi (*health and recreational centres*)
(a) Kota-kota rekreasi di tepi pantai, misalnya kota Miami.
(b) Kota-kota rekreasi di daerah pegunungan, misalnya kota Daves, dan Darjeeling.
(c) Kota pulau yang digunakan untuk tujuan rekreasi, misalnya kota Tucson dan Stradford-on-Avon.

(9) Kota-kota permukiman (*residential towns*)
(a) Kota asrama (*dermitory towns*), misalnya kota Weybridge.
(b) *Sub-urban growth*, misal kota Beverly Hill (dekat kota Los Angeles.

(c) *Overspill towns*, misalnya Wilmslow dekat dengan kota Manchester dan kota-kota yang baru di dekat kota London.

1.3 Klasifikasi Harris, Chauncy, D.

Sarjana ini membagi fungsi kota menjadi 9 macam, sebagaimana Hudson membagi kota-kota atas dasar fungsinya. Walaupun demikian klasifikasi Hudson dapat dikatakan lebih lengkap, walaupun kriteria notasi fungsi sesuatu kota yang dikemukakan tidak dikemukakan. Dalam klasifikasi fungsi yang diajukan oleh Chauncy Harris hal tersebut dicoba kemukakan dalam gambaran kuantitatif. Hal ini memang telah disadari oleh sarjana tersebut bahwa besar sekali peranan data statistik sesuatu kota untuk maksud-maksud mengenali fungsi utama yang ada. Klasifikasi yang kemukakan adalah hasil dari penyelidikannya terhadap 984 kota-kota yang ada di Amerika Serikat.

Secara garis besar, klasifikasi adalah sebagai berikut:

(1) Kota manufaktur (*manufacturing cities*)
Sesuatu kota dapat dikatakan sebagai kota manufaktur apabila kegiatan manufaktur yang ada melebihi 60% dari seluruh kegiatan kota yang bersangkutan.

(2) Kota yang mempunyai bermacam fungsi (*diversified cities*)
Sesuatu kota dapat dianggap mempunyai fungsi yang beraneka apabila kegiatan manufaktur yang ada kurang dari 60%; kegiatan *wholesale* kurang dari 20% dan kegiatan *retail* kurang dari 50%.

(3) Kota yang berfungsi sebagai penjual barang-barang dalam partai besar (*wholesaling cities*)
Sesuatu kota dapat dianggap sebagai *wholesaling city*, apabila kegiatan penjualan dalam partai besar tersebut tercatat lebih dari 20% seluruh kegiatan yang ada

(4) Kota-kota pengecer (*retailing cities*)
Sesuatu kota mempunyai fungsi pengecer apabila kegiatan ini meliputi lebih dari 50 % seluruh kegiatan total.

(5) Kota-kota transport (*transport cities*)
Sesuatu kota dapat dikatakan sebagai kota transport apabila pekerja-pekerja yang berkaitan dengan masalah pengangkutan meliputi sekurang-kurangnya 11% dari seluruh pekerja-pekerja yang ada.

(6) Kota pertambangan (*mining cities*)
Sesuatu kota dapat dikatakan sebagai kota pertambangan apabila pekerja-pekerja tambang yang ada di kota tersebut meliputi sekurang-kurangnya 15% dari seluruh pekerja-pekerja yang ada.

(7) Kota universitas dan pendidikan (*university and educational cities*)
Untuk menentukan fungsi ini sesuatu kota harus memenuhi persyaratan bahwa minimal 25% penduduknya terdaftar di perguruan tinggi atau akademi-akademi lainnya.

(8) Kota "tetirah" (*resort or retirement towns*)
Kota yang termasuk dalam katagori ini tidak banyak dikemukakan perinciannya oleh Chauncy Harris, hanya disebut-sebut adanya *Summer Resort* dan *Win-*

ter Resort. Mengenai apa dan bagaimana sesuatu kota berfungsi sebagai *tempat tetirah tidak dijelaskan lebih lanjut*.

(9) Kota-kota lainnya (*Other towns)*
Kota-kota yang termasuk dalam kategori ini antara lain *fishing towns; logging towns; regional capital; political capital; garrison towns; professional centres;* dan financial centres.

Sayangnya, jenis-jenis yang terakhir ini tidak diberikan batasan-batasannya sebagaimana jenis-jenis yang terdahulu. Walaupun demikian, klasifikasi yang telah dikemukakan telah membuka mata para ahli perkotaan untuk mempertimbangkannya terutama dalam kaitannya dengan usaha-usaha pengembangan dan perencanaan kota. Untuk keperluan-keperluan praktikal di negara-negara berkembang dan khususnya di Indonesia, beberapa macam klasifikasi kota berdasarkan fungsi di atas *tidak harus selalu diikuti,* karena latar belakang kehidupan sosial ekonomi perkotaan yang ada mempunyai ciri-ciri yang jauh berbeda dengan negara-negara yang termasuk *"developed"*. Usaha untuk menggolongkan jenis-jenis kota yang ada di Indonesia atas dasar fungsinya jelas merupakan usaha yang penting, terutama dalam rangka pengembangan regional dan kota-kota yang ada termasuk di dalam konstelasinya. ■

B a b I I

Klasifikasi Kota Atas Dasar Karakteristik Fisikalnya

Pandangan yang kedua menekankan pada eksistensi kota dalam kaitannya dengan latar belakang fisikalnya. Unsur fisikal yang ditonjolkan pada umumnya adalah keadaan topografinya.

2.1 Klasifikasi Taylor, Griffith

Sistem klasifikasi kota atas dasar latar belakang fisikal yang dikemukakan oleh sarjana ini lebih ditekankan pada unsur *"site"*nya. Dalam hal ini, beliau mengemukakan 19 macam kota, yaitu:

Tipe 1 : Kota *"acropolis."*
Kota ini didirikan di atas perbukitan dengan maksud pertahanan. Sebagai contoh adalah kota Athena, kota Roma.

Tipe 2 : Kota yang didirikan di daerah *"cuesta."*
Tipe 3 : Kota yang didirikan pada *"mountain corridors."*
Tipe 4 : Kota yang berada pada *"passes."*
Tipe 5 : Kota yang terletak pada *"passes"* yang besar atau disebut "gates."
Tipe 6 : Kota yang terletak pada *"plateau."*
Tipe 7 : Kota yang terletak pada *"eroded dome."*
Tipe 8 : Kota yang terletak pada *"fiords."*
Tipe 9 : Kota yang terletak pada *"rias."*
Tipe 8 : dan tipe 9 ini dapat menjadi kota pelabuhan yang baik, karena faktor alami menunjang hal tersebut.
Tipe 10 : Kota-kota yang adanya disebabkan oleh adanya air terjun.
Tipe 11 : Kota yang terletak pada suatu *"meander"* sungai.
Tipe 12 : Kota yang terletak pada teras sungai.
Tipe 13 : Kota yang terletak pada delta sungai.
Tipe 14 : Kota yang terletak pada *"alluvial cone/fan."*
Tipe 15 : Kota yang terletak pada lembah-lembah (*inter-montane).*
Tipe 16 : Kota yang terletak di sekitar danau.
Tipe 17 : Kota yang terletak di dataran rendah.
Tipe 18 : Kota yang terletak di daerah padang pasir.
Tipe 19 : Kota yang disebut sebagai *"clearing towns"*, karena terbentuknya kota tersebut sebagai akibat adanya pembukaan hutan, sehingga lokasinya relatif masih sangat terpencil.

Apabila klasifikasi yang dikemukakan oleh Griffith Taylor di atas diperhatikan betul-betul, maka akan tampak

bahwa pembagian tersebut kurang begitu *valid* ditinjau dari bermacam segi. Dari satu pihak, sarjana ini mendasarkan pembagiannya pada *"unit land form"* tetapi di lain pihak mendasarkan klasifikasinya pada aspek-aspek lain seperti aspek sosial ekonomi tertentu.

Sebagai contoh dapat dikemukakan di sini mengenai kota yang terletak di dataran rendah (tipe 17), kemudian kota yang terletak di sekitar danau (tipe 16), kemudian kota yang disebut dengan *clearing towns* di mana faktor keadaan terisolasi dengan daerah lain menjadi dasar pertimbangannya.

Salah satu persoalannya antara lain mengenai keadaan sesuatu kota yang terletak di dataran rendah tetapi juga di tepi sebuah danau. Kelas manakah yang pantas digunakan untuk memberi notasi kota yang bersangkutan?

Pada sistematika berikut, dikemukakan beberapa pertimbangan antara lain kemungkinan perkembangan transportasi serta keadaan topografi sesuatu tempat. Menurut pendapat penulis, kondisi topografi setempat dapat digunakan untuk mengadakan analisis lingkungan perkotaan dan kemungkinan pertumbuhannya di masa yang akan datang.

Hal tersebut didasarkan pada kenyataan bahwa perkembangan fisikal sesuatu kota berkaitan erat dengan kondisi topografi dalam artian terbatas (keadaan morfologi) dan kondisi lingkungannya dalam arti yang luas.

Dari tinjauan fisikal saja, tidaklah berlebihan kiranya apabila dikemukakan bahwa perkembangan sesuatu kota merupakan fungsi dari pada kondisi lingkungannya.

Dengan bentuk model dapat diekspresikan sebagai berikut:

$P = f(L)$

Keterangan:

P = perkembangan kota
f = fungsi
L = kondisi lingkungan

Untuk memperjelas rumus tersebut beberapa kenyataan mengenai pertumbuhan kota-kota Boston (USA); kota Lima (Peru); kota Arequipa (Peru); kota Ciudad Guyana (Venezuela) dan kota Medelia (Columbia) dapat digunakan sebagai bahan pembanding. (Caminos Horacio et.al, 1969).

Untuk memudahkan analisis sesuatu kota, khususnya dalam hal menggolongkannya ke dalam sesuatu kelas atas dasar kondisi fisikalnya, berikut ini dikemukakan dalam bentuk matriks antara *sait kota* dengan *latar belakang daerah, stadia perkembangan topografinya,* dan *hubungannya dengan perairan yang dapat dilayari.*

2.2 Klasifikasi Hadi Sabari Yunus

Dalam hal ini penulis mengemukakan 4 macam elemen fisikal yang dapat mewarnai perkembangan fisikal sesuatu kota. Seperti dikemukakan dalam pengantar dan pendahuluan tulisan ini, bahwa upaya klasifikasi dimaksudkan untuk mengenali ciri khas/karakter unik sesuatu kota dan hal ini kemudian diarahkan pada konteks pengembangan wilayah. Setiap upaya pengembangan wilayah

menuntut seseorang untuk mampu menempatkan secara wajar sesuatu kota sebagai pusat kegiatan dalam konstelasi pembangunan wilayah serta prospeknya pada masa mendatang. Keempat elemen fisikal tersebut ialah sait fisiografi, kaitannya dengan perairan, kondisi topografi daerah periferalnya dan stadium perkembangan topografi daerah di mana kota yang bersangkutan berkedudukan. Secara ringkas dapat dikemukakan bahwa sait fisiografi banyak berkaitan dengan kondisi geologi, sistem drainase, kondisi air tanah, keadaan tanah dan karakteristik klimatologi. Sementara itu stadium topografi dan dekat/jauhnya dengan daerah perairan berkaitan dengan kesempatan berkomunikasi dengan daerah lain sedangkan latar belakang daerah dikaitkan dengan keberadaan faktor-faktor penghambat/penunjang terhadap perkembangan fisikal permukiman yang bersangkutan. Dalam bentuk matriks, hubungan keempat elemen lingkungan fisikal tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 2.1
Klasifikasi Kota ditinjau dari segi Lingkungan Fisikalnya

Sait Kota	Hubungan dengan perairan yang dapat melayani						Latar Belakang daerah
	Ditepi perairan			Jauh dari perairan			Datar/tidak rata
Sistem aluvial	1	2	3	4	5	6	datar
	7	8	9	10	11	12	tidak datar
Sistem Marine	13	14	15	16	17	18	datar
	19	20	21	22	23	24	tidak datar
Sistem Dataran	25	26	27	28	29	30	datar
	31	32	33	34	35	36	tidak datar
Sistem perbukitan struktural & non struktural	37	38	39	40	41	42	datar
	43	44	45	46	47	48	tidak datar
Sistem Plateau	49	50	51	52	53	54	datar
	55	56	57	58	59	60	tidak datar
Sistem peg. lipatan	61	62	63	64	65	66	datar
	67	68	69	70	71	72	tidak datar
Sistem peg. patahan	73	74	75	76	77	78	datar
	79	80	81	82	83	84	tidak datar
Sistem volkanis	85	86	87	88	89	90	datar
	91	92	93	94	95	96	tidak datar
Sistem Karst	97	98	99	100	101	102	datar
	103	104	105	106	107	108	tidak datar
Sait Kota	M	D	T	M	D	T	Datar/tidak datar
	Stadium perkembangan fisiografi						

Keterangan: M = Muda
D = Dewasa
T = Tua

Dalam matriks di atas, di samping sistem fisiografis setempat yang dipertimbangkan, di lain pihak juga dikemukakan mengenai latar belakang daerah ditinjau dari segi *Land Form*-nya, stadia sistem fisiografi tersebut sendiri dan juga kaitannya dengan sistem perairan yang mempengaruhi kemungkinan perkembangan jalur transportasi dan komunikasinya.

Sebagai contoh, kiranya dapat dikemukakan dalam uraian ini antara lain pada sesuatu kota yang terletak pada sistem fisiografi-*aluvial* yang terletak di tepi laut, tepi danau akan jauh berbeda dengan kota yang tidak berada pada tepi *water body* tertentu. Dalam kaitannya dengan latar belakang daerah, juga menunjukkan suatu perkembangan fisikal yang berbeda dengan satu sama lain antara kota berlatar belakang datar dan tidak datar. Sebagai contoh yang nyata, perbandingkanlah antara kota Semarang dan kota Jakarta, yang kedua-duanya merupakan kota yang terletak di tepi laut.

Sesuai dengan tabel klasifikasi yang penulis ajukan tersebut di atas, kota Jakarta akan masuk dalam tipe 2 sedangkan kota Semarang akan masuk dalam tipe 8. Hal yang membedakan antara keduanya terletak pada latar belakang daerahnya, yaitu daerah datar dan daerah tidak datar. Hal inilah yang ternyata membawa akibat fisikal yang cukup menonjol pada kedua kota tersebut.

Kota Jakarta mempunyai kesempatan berkembang ke arah luar yang sama maka tidak demikian halnya dengan kota Semarang. Untuk memperjelas hal ini, perbanding-

kanlah juga mengenai kasus-kasus kota Boston (USA); Kota Lima (Peru); Arequipa (Peru); Kota Ciudad Guyana (Venezuela) dan Kota Medelin (Columbia). (Hadi Sabari Yunus. 1978, pp16-30).

Matrik di atas ternyata mengemukakan 108 macam jenis kota. Dengan memasukkan variabel baru dengan sendirinya klasifikasi tersebut akan semakin menjadi banyak. Oleh karena dalam klasifikasi tersebut tercantum banyak istilah geomorfologi, maka beberapa keterangan yang diperlukan penulis sertakan pada lampiran 1.

2.3 Klasifikasi Nelson, R.L.

Sarjana ini juga mengajukan klasifikasi kota ditinjau dari segi fisikalnya. Klasifikasinya lebih ditekankan pada bentuk kota ditinjau dari segi morfologikalnya. Atau dengan kata lain dapat dikemukakan *"built up areas"*nyalah yang disoroti.

Menurut sarjana ini, ada 3 macam klasifikasi kota ditinjau dari segi bentuknya, yaitu:

(1). Kota yang berbentuk bujur sangkar (*The square cities*)
Kota ini biasanya merupakan kota yang terbentuk karena adanya kegiatan yang relatif seragam dan biasanya sangat dipengaruhi oleh kegiatan pertanian. Pasar induk, biasanya betul-betul terletak di bagian tengah dari kota yang bersangkutan. Lama kelamaan daerah permukiman yang ada akan berkembang di sisi-sisinya ke segala jurusan, dan oleh karena itu di sekitarnya relatif tidak ada halangan fisikal yang berarti, maka

bentuk/morfologi kotanya akan berbentuk bujur sangkar atau sedikit membulat.
Beberapa contoh kota yang mempunyai bentuk bujur sangkar antara lain Kota Indianapolis; Kota Dayton; Kota Denver; Kota Fort Wayne. Kiranya Kota Yogyakarta juga dapat dianggap merupakan salah satu dari contoh-contoh yang dapat dikemukakan.

(2). Kota yang berbentuk empat persegi panjang (*The Rectangular cities*)
Kota-kota yang berbentuk empat persegi panjang ini, pada garis besarnya hampir sama dengan kota yang berbentuk bujur sangkar hanya saja pada kedua sisinya yang lain terdapat hambatan alami yang sangat mengganggu kesempatan zona-zona kota yang ada untuk berkembang ke samping,
Hambatan-hambatan ini dapat berupa topografi yang sangat kasar, gurun pasir, hutan, rawa-rawa, laut dan lain sebagainya. Dengan demikian, kesempatan berkembang dari zona-zona yang ada terbatas pada kedua sisinya saja.

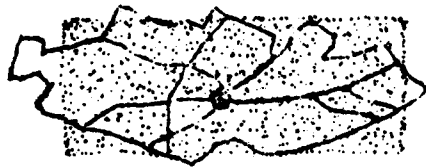
(3). Kota yang berbentuk seperti kipas (*The fan shaped cities*)
Pada kota-kota seperti ini, biasanya pusat kota terletak pada daerah pinggiran. Oleh karena sebab-sebab tertentu, perluasan fisikal kotanya hanya berjalan pada sisi-sisi tertentu saja. Pada umumnya kota-kota yang mempunyai bentuk kipas adalah merupakan kota-kota pelabuhan yang mempunyai latar belakang topografi

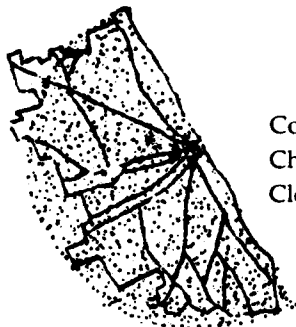
yang relatif datar dan tidak mempunyai hambatan fisikal yang lain.

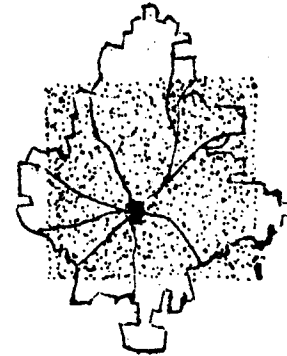
Sebagai contoh dapat dikemukakan adalah Kota Chicago; Kota Boston; Kota Jakarta dan beberapa kota pantai yang lain. Namun demikian, tidaklah semua kota pantai akan mempunyai bentuk seperti kipas. Hal ini lebih banyak berkaitan dengan latar belakang topografi daerahnya.

Sebagai contoh yang nyata adalah Kota Semarang. Berhubung daerah latar belakangnya tidak datar dan relatif terdapat beberapa hambatan fisikal maka bentuk kotanya pun tidak akan menyerupai kipas.

Untuk jelasnya lihat gambar berikut.

(a) Bentuk empat persegi panjang

Contoh:
Birmingham, Manhattan, Madison, Seattle, Atlantic City, Wheeling.

(b) Bentuk kipas

Contoh:
Chicago, Milwauke, Detroit, Cleveland, St. Louis, Cincinati.

(c) Bentuk bujur sangkar

Contoh:
Indianapolis, Denver, San Antonio, Dayton, Dallas, Akron.

Gambar 2.1 Kenampakan Morfologikal Kota. ■

Klasifikasi Kota Atas Dasar Karakteristik Pertumbuhannya

Karakteristik pertumbuhan sesuatu kota dapat disoroti dari berbagai macam segi. Dalam hal ini hanya akan dikemukakan beberapa pandangan saja dari sekian banyak pendapat yang ada. Pengamat perkotaan dapat mengenali pertumbuhan sesuatu kota atas dasar keadaan fisikalnya, keadaan sosio kulturalnya atau keadaan tekniko kulturalnya. Oleh karena itu, pada hakekatnya masa kehidupan seseorang tidak dapat selalu digunakan untuk memonitor pertumbuhan sesuatu kota dari tahap awal sampai tahap-tahap berikutnya. Sebenarnyalah bahwa apa-apa yang dikemukakan ahli-ahli mengenai pertumbuhan sesuatu kota hanyalah bersifat hipotetikal. Namun demikian, makin majunya sistem informasi mengenai keadaan pertumbuhan suatu

kota, seiring dengan kemajuan teknologi di bidang inventarisasi data, suatu pertumbuhan kota dapat dimonitor dengan cepat dan tepat terutama keadaan fisikalnya. Hal ini mulai dirasakan pada dasa warsa terakhir dengan dikembangkannya teknik teledeteksi dengan satelit. Sebagai contoh yang dapat dikemukakan adalah karya David T. Landgreen (1974) yang mempelajari kasus kota Boston (USA). Berdasarkan gambar 9-1; 9-2 dan 9-3 melalui *citra* berskala 1:120.000 kota Boston dapat diamati mengenai:

- pertumbuhan kotanya.
  terlihat bahwa *ribbon developments* menandai pertumbuhan kotanya.
- tata guna lahan yang dominan
  berdasarkan citra tersebut ternyata *woodland* merupakan tata guna lahan yang dominan di kota Boston.
- perbandingan tata guna lahan yang ada.
  Dari citra yang ada dapat dikemukakan bahwa *built up areas* meliputi 40,5%; *woodland* meliputi 41,6%; *commercial land use* meliputi 1,7% sedangkan lain-lain meliputi 16,2%.

Dengan demikian jelaslah kiranya mengenai arti penting dari citra satelit maupun foto udara dalam rangka mengamati pertumbuhan suatu kota.

3.1. Klasifikasi HOUSTON, J.M

Sarjana ini mengemukakan klasifikasi atas dasar kenampakan fisikalnya. Hal ini didasarkan pada sesuatu asum-

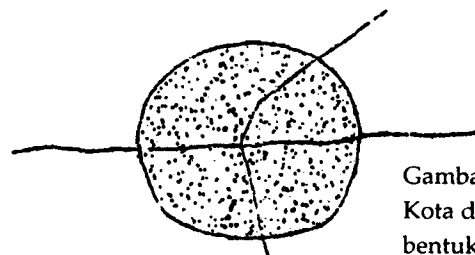
si bahwa pertumbuhan suatu kota secara kronologi akan tercermin dalam perkembangan fisikalnya.

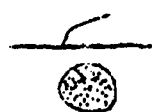
Sarjana ini mengemukakan 3 klasifikasi kota atas dasar karakteristik pertumbuhannya, yaitu:

(1). Stadium pembentukan inti kota (*nuclear phase*)

Stadium ini merupakan tahap pembentukan apa yang kemudian dikenal dengan istilah CBD (Central Business District). Pada masa ini baru dirintis pembangunan gedung-gedung utama sebagai penggerak kegiatan yang ada dan yang baru mulai meningkat.

Keadaan ini tercermin pada kota-kota di kawasan Eropa Barat pada masa pra abad 19. Pada masa ini, daerah yang mula-mula terbentuk, banyak ditandai oleh gedung-gedung yang berumur tua, bentuk-bentuk yang klasik serta pengelompokan fungsi-fungsi kota yang termasuk penting.

Secara morfologikal, kenampakan kotanya adalah sebagai berikut:

Gambar 3.1
Kota dalam Stadium Pembentukan Inti Kota.

Keterangan :

jalur transportasi

kenampakan kota secara morfologikal

Pada taraf ini, kenampakan morfologikal kotanya akan berbentuk bulat/hampir bulat/bujur sangkar/mendekati bujur sangkar.

Di samping itu perlu diingat berhubung pada taraf ini baru merupakan taraf awal pembentukan kota, maka kenampakan kota yang terbentuk hanya meliputi daerah yang sempit saja.

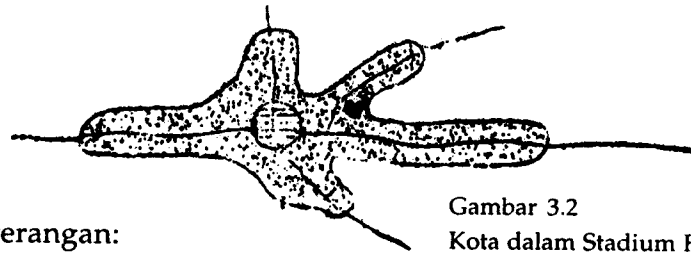
(2). Stadium Formatif *(formative phase)*

Tahap ini mulai menunjukkan ciri-cirinya yang berbeda dengan tahap yang pertama pada abad 19. Hal ini timbul sebagai akibat adanya revolusi industri yang meledak di kawasan Eropa Barat.

Perkembangan industri pada saat itu mulai meluas dan perkembangan teknologi juga merasuk ke sektor-sektor lain seperti sektor transportasi dan komunikasi serta perdagangan.

Makin majunya sektor industri, transportasi serta kegiatan perdagangan mengakibatkan meluasnya dan makin kompleksnya keadaan pabrik pabrik serta keadaan perumahan-perumahan kota. Penambahan areal untuk kegiatan-kegiatan tersebut beserta aspek-aspeknya paling banyak terjadi pada daerah-daerah yang mempunyai derajad aksesibilitas yang tinggi.

Seperti diketahui bahwa daerah-daerah seperti itu berada di sepanjang jalur transportasi dan komunikasi. Dampak fisikal yang terlihat adalah timbulnya kenampakan fisikal kota seperti **bintang** atau **gurit** (*Star shaped/ octopus shaped like)*.

Untuk jelasnya lihat gambar berikut:

Gambar 3.2
Kota dalam Stadium Formatif

(3). Stadium Modern *(modern phase)*.

Stadium ini mulai terlihat pada abad ke 20, sejalan dengan makin majunya teknik elektronika. Makin majunya peralatan yang digunakan di segala bidang dan khususnya, makin majunya peralatan transportasi dan komunikasi mengakibatkan seseorang tidak lagi berpandangan bahwa bertempat tinggal di dekat tempat bekerja merupakan hal yang paling menguntungkan. Makin padatnya lalu lintas, makin padatnya bangunan, makin berkurangnya tumbuh-tumbuhan dalam kota, makin berkecamuknya hantu polusi (air, tanah, udara dan sosial) mendorong golongan-golongan tertentu untuk mengalihkan perhatiannya keluar kota baik secara perorangan maupun secara berkelompok. Mereka

bermaksud untuk memiliki sesuatu yang dianggap hilang dalam suasana kehidupan kota, yaitu lingkungan kehidupan yang terbebas dari segala macam bentuk polusi. Hal inilah yang kemudian diketahui sebagai latar belakang munculnya kota-kota satelit (sub-urb). Dalam pendekatan dinamika (*dynamic approach*), gejala tersebut di atas digolongkan sebagai suatu kekuatan yang disebut sebagai *centrifugal forces* (Barlow M. H & Newton R.G. 1971:).

Kenampakan kotanya tidak lagi sesederhana seperti kenampakan pada tahap pertama atau kedua, namun jauh lebih kompleks. Bahkan mulai timbul gejala-gejala penggabungan dengan pusat-pusat kegiatan yang lain, baik itu kota satelit maupun kota-kota lain yang berdekatan. Mulai saat itu usaha identifikasi kenampakan kotanya mulai mengalami kesulitan. Kesulitan utamanya terletak pada penentuan batas-batas fisikal terluar dari kota yang bersangkutan. Hal ini disebabkan adanya kenyataan bahwa penebaran *service functions*-nya telah masuk ke daerah-daerah pedesaan di sekitarnya. Proses ini kemudian menunjukkan gejala pembentukan kegiatan-kegiatan yang baru sebagai *sub urban centres (satelite residential areas*). (Barlow M.H & Newton N.G 1971: 307). Sebagai contoh nyata dapat dikemukakan di sini ialah kota Sydney, di mana kota tersebut setiap hari menerima *commuters* dari daerah-daerah satelit di sekitarnya antara lain: Blue Mts dan Gosford District yang dua-duanya mempunyai jarak kurang

lebih 60 mil. Contoh lain adalah kota London yang mempunyai kondisi serupa dengan kota Sydney dalam hal inter-relasinya dengan kota-kota satelit di sekitarnya, di mana setiap hari menerima penglaju yang beribu-ribu jumlahnya. Kota-kota satelit yang ada di sekitarnya berjarak antara 20 mil sampai 40 mil dari kota London. Sampai saat ini di sekitar kota London terdapat 8 buah kota satelit.

Untuk memperjelas uraian, berikut ini dikemukakan gambaran konsepsional mengenai keadaan suatu kota yang berada pada stadium modern.

Gambar 3.3 Kota dalam Stadium Modern

Keterangan:
- jalur transportasi
- inti kota
- pemekaran kota pada tahap t1
- pemekaran kota pada tahap tn

Kota-kota besar di Indonesia pun saat ini mulai menunjukkan gejala-gejala seperti tersebut di atas. Hal ini telah disadari adanya oleh ahli-ahli perkotaan, sehingga mulai dirumuskan suatu upaya pengembangan wilayah kota yang meliputi kota-kota kecil di sekitarnya.

Mengenai hal ini, perlu dicatat adanya konsep JABOTABEK untuk pengembangan wilayah kota Jakarta, konsep BANDUNG RAYA untuk pengembangan wilayah kota Bandung dan konsep GERBANG KARTASUSILA untuk pengembangan wilayah kota Surabaya dan sekitarnya.

3.2 Klasifikasi Taylor, Griffith.

Sarjana ini menekankan pengamatannya pada dinamika fungsional yang ada dari masa ke masa. Berdasarkan pengamatannya, klasifikasi kota yang didasarkan pada karakteristik dinamika fungsionalnya, dapat dikelompokkan menjadi 4 macam tahap pertumbuhan kota, yaitu:

(1). Tahap Infantil (*the infantile stage*)
Pada tahap ini belum terlihat adanya pemilahan yang jelas mengenai daerah-daerah permukiman dengan daerah-daerah perdagangan. Di samping itu juga belum terlihat adanya pemilahan kampung-kampung yang miskin dan kampung-kampung yang kaya serta bangunan-bangunan yang ada masih terserak di sana-sini tidak teratur. Jalan-jalan utama yang ada baru satu atau dua saja.

(2). Tahap Juvenil (*the juvenile stage*)
Pada tahap ini mulai terlihat adanya proses pengelompokan pertokoan pada bagian-bagian kota tertentu. Rumah-rumah yang lebih besar dan lebih baik mulai bermunculan di bagian pinggiran dan sementara itu komplek perpabrikan mulai muncul di sana-sini.

(3). Tahap dewasa.
Pada tahap ini mulai terlihat gejala-gejala *segregasi* fungsi-fungsi (pemisahan fungsi-fungsi dan kemudian mengelompok). Klas permukiman yang jelek terlihat

dengan jelas perbedaannya dengan klas permukiman yang lebih baik. Ditinjau dari lokasinya, pola permukimannya dan struktur permukimannya, klas permukiman yang baik sangat jauh berbeda dengan klas permukiman yang jelek.

Kaitannya dengan ini, ingat teori-teori pola keruangan kota yang dikemukakan oleh E.W. Burgess (*The Concentric Theory*), Homer Hoyt (*The Sector Theory*) dan Harris & Ullman (*The Multiple Nuclei Theory*).

Daerah-daerah industri banyak terdapat pada lokasi-lokasi yang dekat dengan jalur perhubungan dan pengangkutan.

(4). Tahap ketuaan (*the senile stage*).

Tahap ini ditandai oleh adanya pertumbuhan yang terhenti (*cessation of growth*), kemunduran dari beberapa distrik dan kesejahteran ekonomi penduduknya menunjukkan gejala-gejala penurunan. Kondisi–kondisi ini terlihat di daerah-daerah industri seperti: *Landcashire, Yorkshire,* dan *Durham*.

3.3 Klasifikasi Mumford, Lewis

Sarjana ini menekankan klasifikasinya atas kondisi *tekniko-kultural*-nya. Berdasarkan pertimbangan teknikal, sesuatu pertumbuhan kota dapat dibedakan ke dalam 4 (empat) fase, yaitu:

(1). Fase Eoteknikal (*Eotechnic phase*)

Pada fase ini, sesuatu permukiman (*Settlement*) ditandai oleh adanya penggunaan angin, air dan bahan bakar dari kayu sebagai sumber tenaga. Sebagai contoh,

dapat dikemukakan mengenai keadaan kota-kota di kawasan Eropa Barat pada abad ke-10 sampai abad ke-18.

(2). Fase Paleoteknikal (*Paleotecnical phase*)

Pada fase ini telah terlihat adanya kemajuan dalam penggunaan sumber-sumber energi. Ada pun yang dominan bukan lagi ketiga sumber energi pada butir 1, tetapi *batubara* (*coal*). Sementara itu ternyata tambang biji besi dan batubara mendominasi keadaan perekonomian yang ada.

Sejalan dengan itu, dengan sendirinya timbul pula usaha-usaha peleburan biji besi (*tanur tinggi*), dibangunnya *canal*, dan mulai dipergunakan mesin uap.

(3). Fase Neoteknik (*Neotechnic phase*).

Sebagai contoh mengenai kota-kota yang berada dalam fase ini ditunjukkan pada suasana perkotaan di kawasan Eropa Barat di sekitar 1880, di mana kota-kota pada saat itu mulai menggunakan *tenaga listrik* sebagai sumber energi.

Di samping itu, ditandai pula oleh makin meluasnya penggunaan jenis-jenis metal tertentu yang lebih ringan, seperti: alumunium, dan tungstan. Alat-alat komunikasi, seperti radio, telepon dan alat-alat permesinan yang lain makin disempurnakan.

Menurut sarjana ini, pada tahap itu kota-kota telah tumbuh menjadi kota yang besar (*metropolis*), bentuknya tidak menentu, bangunan-bangunan bertingkat mulai berkembang, terjadi *urban sprawl* ke daerah-daerah pe-

desaan di sekitar kota, lalu lintas semakin padat, pengaruh-pengaruh negatif kehidupan perkotaan terhadap manusia (seperti kejahatan, kenakalan remaja, WTS, polusi tanah, air dan udara dan suasana serta dekadensi moral) mulai mengakibatkan goncangan-goncangan sosial yang memerlukan penanggulangan yang serius.

(4). Fase Bioteknik (*Biotechnic phase*)

Fase ini terjadi sesudah fase Neoteknik. Dalam fase ini, peradaban manusia (*civilization*) dan segala pertimbangan/tindakan manusia *selalu* ditinjau dari *matra biologis* dalam skala yang lebih luas konteksnya dibandingkan dengan pertimbangan-pertimbangan fisikal semata.

Pengetahuan manusia mengenai *bacteriology* diterapkan untuk tujuan-tujuan pengobatan, sanitasi. Sedangkan pengetahuan manusia tentang *physiology* diterapkan untuk tujuan-tujuan analisis berdasar gizi dan pengaturan makanan sehingga keadaan nutrisi dan diet dapat diperbaiki. Sementara itu, pengetahuan manusia mengenai *psychology* diterapkan pula untuk analisis *human behaviour* masyarakat kota di desa. Dalam hal ini ilmu lingkungan (*ecology*), baik itu merupakan *human ecology, animal ecology* maupun *plant ecology* dijadikan titik tolak dalam rangka *urban management*. Sebagai contoh dapat dikemukakan di sini yaitu kota-kota baru di Inggris. Kota-kota tersebut penampilannya menunjukkan adanya totalitas lingkungan di mana unsur-unsurnya terjalin secara harmonis (penggunaan/pendayagunaan unsur lingkungan tercapai secara optimal/keseimbangan ekologis tercapai) dan keseluruhan elemen-elemen wilayah menunjukkan derajad daya guna dan hasil guna yang tinggi.

Di samping meninjau pertumbuhan kota secara teknikal, Lewis Mumford juga meninjau pertumbuhan suatu kota dari *matra sosio-kultural*. Dalam hal ini, dikenal 6 macam fase pertumbuhan kota, yaitu:

(1). Eopolis stage (fase eopolis)

Dalam tahap ini dicerminkan oleh adanya *village community* yang makin maju, walaupun kondisi kehidupannya masih didasarkan pada kegiatan pertanian, pertambangan dan perikanan.

(2). Polis stage (fase polis)

Tahap ini ditandai oleh adanya/munculnya pasar yang cukup besar, dan sementara itu beberapa kegiatan industri yang cukup besar mulai bermunculan di sana-sini. Pengaruh industri-industri tersebut dapat dikatakan masih terbatas. Kenampakan kekotaan yang ada sudah jelas terlihat walaupun masih dalam skala yang kecil.

(3). Metropolis stage (fase metropolis)

Dalam tahap ini kenampakan kekotaannya sudah mulai bertambah besar. Fungsi-fungsi perkotaannya terlihat mendominasi kota-kota kecil lainnya yang berada di sekitar kota tersebut dan daerah-daerah pedesaannya. Spesialisasi fungsi mulai nampak. Pada kota yang besar seperti kota Jakarta atau Surabaya hal ini sangat jelas

terlihat. Untuk kota Yogyakarta hal ini baru berada dalam taraf konsolidasi saja, walau di beberapa bagian sudah tampak dengan jelas terutama pada fungsi-fungsi tertentu saja. Perhatikan pengelompokan pengusaha-pengusaha di bidang kecantikan, dan di bidang perbatikan.

(4). Megapolis stage (fase megapolis).
Tahap ini ditandai oleh adanya tingkah laku manusia yang hanya berorientasi pada *materi* saja, *standardisasi produksi* lebih diutamakan daripada usaha-usaha kerajinan tangan, *ukuran* (size) lebih diutamakan daripada bentuk (*form*) atau banyak sedikitnya sesuatu hal lebih diutamakan daripada bentuk-bentuknya, dan sementara itu kehidupan *birokrasi* sangat *brengsek.*
Lewis Mumford mengajukan sebuah contoh, yaitu keadaan kota Roma pada abad ke-2; kota Paris pada abad ke-18 dan kota New York pada permulaan abad ke-20.

(5). Tyrannopolis stage (fase tiranopolis).
Pada tahap ini ukuran/tolok ukur budaya adalah *apa-apa yang tampak saja* (display).
Masalah uang/materi, dan ketidakacuhan mengenai segala aspek kehidupan mewarnai tingkah laku penduduknya. Sementara itu, kondisi perdagangan yang ada mulai menunjukkan gejala-gejala *depresi,* walau perkembangannya sendiri tidak seluruhnya menurun.

(6). Nekropolis stage (fase nekropolis).
Oleh Lewis Mumford, tahap ini juga disebut sebagai suatu keadaan kota yang mati *(the city of dead).* Hal ini

disebabkan karena adanya peperangan, kelaparan atau penyakit/wabah yang melanda kota tersebut dengan hebat. Keadaan ini mengakibatkan timbulnya kemunduran pelayanan kota beserta fungsi-fungsinya dan akibatnya kota seperti ini menunjukkan gejala-gejala kehancurannya.

Tahap-tahap pertumbuhan kota yang dikemukakan oleh Lewis Mumford tersebut, didasarkan atas pengamatannya pada kota-kota di kawasan Eropa Barat, baik melalui pengamatan langsung maupun dari studi literatur.

Suatu pertanyaan akan timbul di benak kita, yaitu mengenai urut-urutan tahap pertumbuhan yang dikemukakan. "Apakah urut-urutan pertumbuhan tersebut akan selalu demikian?" Hal ini mestinya akan dapat dipecahkan dengan mudah apabila pada negara yang bersangkutan tidak mengalami kegoncangan politik, administrasi, ekonomi, sosial, budaya yang cukup berarti.

Sebagai contoh, kiranya dapat dikemukakan keadaan kota-kota di daerah Indo China yang dari masa ke masa selalu dilanda oleh peperangan yang dahsyat. Suatu kota pada negara ini, dapat langsung sampai pada tahap *nekropolis,* tanpa sempat menikmati tahap-tahap sebelumnya sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Lewis Mumford tersebut.

Di samping itu, kondisi kota-kota yang ada di negara-negara berkembang, yang saat ini masih berada dalam tahap awal pertumbuhannya, karena adanya kemajuan transpor-

tasi dan komunikasi yang sedemikian hebat, secara langsung menerima pengaruh-pengaruh, baik fisikal maupun non fisikal dari negara-negara Eropa/Amerika yang kota-kotanya sudah berada pada tahap lanjut.

Apabila keadaan ini diibaratkan pada kehidupan manusia, maka kota-kota yang ada di negara-negara yang sedang berkembang ini "mencapai kedewasaan sebelum waktunya/masak sebelum waktunya" dari tinjauan sosio-kultural. ■

B a b I V

Klasifikasi Kota Atas Dasar Hirarkinya

Klasifikasi ini menekankan pada adanya hubungan antara satu kota dengan kota yang lain dalam sistem kota-kota. Kriteria yang digunakan untuk menggolongkan kota-kota yang ada termasuk dalam kelas tertentu dengan sendirinya harus sama. Misalnya, mengenai segi jumlah penduduknya, luas sempitnya wilayah atau banyak sedikitnya jenis-jenis fungsi kota yang ada dan lain sebagainya. Berikut ini akan dikemukakan beberapa contoh mengenai klasifikasi kota atas dasar hirarkinya yang disoroti dari berbagai matra.

4.1 Klasifikasi hirarki kota atas dasar jumlah penduduknya.

Klasifikasi ini banyak dianut oleh 'planners'. Di samping didasarkan adanya kenyataan bahwa cara ini termasuk cara yang sederhana dan mudah, cara ini pun

mempunyai kaitan yang erat dengan usaha-usaha penyidikan perkembangan suatu wilayah. Bukanlah suatu hal yang berlebihan apabila dikatakan bahwa banyak sedikitnya penduduk suatu wilayah tertentu mempunyai kaitan yang sangat erat dengan lajunya perkembangan suatu wilayah. Klasifikasi kota atas dasar hirarki merupakan jenis klasifikasi yang bersifat dinamik. Hal ini disebabkan adanya kenyataan bahwa *setting* suatu kota pada *order* atau pada *rank* tertentu dapat berubah ke dalam *order* atau *rank* yang lain dalam perjalanan kehidupannya. Khususnya mengenai klasifikasi hirarki kota atas dasar jumlah penduduknya, suatu kota akan selalu berubah-ubah. Hal ini sejalan dengan perubahan jumlah penduduknya baik yang disebabkan oleh perubahan alami (*natural change*) maupun oleh adanya proses perpindahan penduduk dari daerah lain ke kota yang bersangkutan. Dua penyebab tersebut memberi ciri khas sendiri-sendiri pada suatu kota sehingga masing-masing kota mempunyai ciri-ciri yang berbeda satu sama lain.

Di samping sifat dinamika yang disebabkan oleh perubahan jumlah penduduk, pertimbangan luas sempitnya wilayah (*regional considerations*) juga memengaruhinya. Pada skala wilayah kota-kota yang berbeda dengan sendirinya fungsi dan peranan kota dalam kegiatan sosio-kultural juga berbeda. Klasifikasi jenis ini ada 2 (dua) macam cara, yaitu:

(a). menggunakan interval tertentu.

(b). tanpa menggunakan interval tertentu.

Contoh klasifikasi hirarki kota atas dasar jumlah penduduknya dengan menggunakan interval tertentu.

Tabel 4.1
Klasifikasi Hirarki Kota atas dasar jumlah penduduknya.

Order atau nomorklas	Notasi Kelas	Perkiraan Jumlah Penduduk
I	Hamlet	16-< 150
II	Village	150-< 1000
III	Town	1000-< 2.500
IV	Small City	2.500-< 25.000
V	Medium Sized City	25.000-< 100.000
VI	Large City	100.000-< 800.000
VII	Metropolis	800.000-< indefinite
VIII	Megalopolis	Indefinite-but at least several millions
IX	Eumenopolis	Indefinite-but likely tens of million.

Sumber: R.M Highsmith & Ray M. Northam, (1968) *World Economic Activities*. Tabel 16-3, kemudian dikutip oleh R.M Northam (1976). *Urban Geography*, p.18.

Oleh karena pengertian kota sendiri mempunyai variasi yang banyak dari negara yang satu ke negara yang lain, maka upaya klasifikasi ini pun juga bermacam-macam.

Di samping itu, luas sempitnya wilayah di mana sistem kota-kota tersebut berada ikut menentukan cara klasifikasi tersebut.

Luas sempitnya wilayah mempengaruhi variasi data jumlah penduduk kota. Teknik pengelompokan kota-kota

dalam skala regional berbeda dengan skala nasional apalagi dengan skala internasional/global.

Untuk kepentingan analisis perkotaan yang sifatnya internasional seyogyanya untuk menyamakan titik tolak pengertian kota terlebih dahulu. Dalam hal ini, seseorang dapat meninjau dari segi jumlah penduduknya atau dari tinjauan yang lain. Seperti halnya dikemukakan oleh P.B.B, apa yang dianalisis sebagai suatu kenampakan kota adalah suatu permukiman dengan aglomerasi penduduk lebih atau sama dengan 100.000. Dengan demikian, suatu tempat yang mempunyai aglomerasi penduduk kurang dari 100.000 akan dikesampingkan dalam analisis walaupun istilah lokal (*local term*) menunjukkan suatu kota.

Di Indonesia, klasifikasi hirarki kota dengan interval jumlah penduduknya telah dirumuskan. Berdasaarkan UU 1965/18 ada tiga klasifikasi hirarki kota atas dasar jumlah penduduknya, yaitu:

Tabel 4.2

Klasifikasi Hirarki Kota di Indonesia (UU 1965/18).

Order	Nama Kelas	Batas Jumlah Penduduk
1	Kota praja	50.000-< 75.000
2	Kota madya	75.000-< 100.000
3	Kota raya	lebih dari 100.000

Cara di atas, sebenarnya dapat dibuat lebih banyak lagi yaitu dengan menggunakan interval lain yang lebih kecil. Berikut ini, salah satu contoh klasifikasi hirarki kota

atas dasar jumlah penduduknya dengan memakai interval tertentu.

Tabel 4.3

Klasifikasi hirarki kota atas dasar jumlah penduduknya dengan interval tertentu untuk 50 kota-kota penting di Indonesia. (1980)

Order	Jumlah penduduk	Nama Kota-kota	Jumlah
1	lebih kecil dari 50.000	Sawahlunto, Sabang, Solok, Padang Panjang, Tanjung Balai	5
2	50.000-< 100.000	Sibolga, Palangkaraya, Bengkulu Mojokerto, Bukit Tinggi, Banda Aceh, Binjai, Blitar, Payakumbuh, Salatiga, Pare-pare, Pangkal Pinang, Tebing Tinggi, Pasuruan, dan Gorontalo.	15
3	100.000-< 150.000	Probolinggo, Sukabumi, Magelang, Tegal, Pekalongan.	5
4	150.000-< 200.000	Pematang Siantar, Madiun, Pekanbaru.	3
5	200.000-< 250.000	Ambon, Manado, Kediri, Cirebon, Jambi, Bogor	6
6	250.000-< 300.000	Samarinda, Balikpapan, Tanjungkarang.	3
7	300.000-< 350.000	Pontianak	1
8	350.000-< 400.000	Banjarmasin, Yogyakarta	2
9	400.000-< 450.000	-	
10	450.000-< 500.000	Surakarta, Padang	2
11	500.000-< 550.000	Malang	1
12	550.000-< 600.000	-	
13	600.000-< 650.000	-	

14	650.000-< 700.000	-	
15	700.000-< 750.000	Ujung Pandang	1
16	750.000-< 800.000	Palembang	1
17	800.000-< 850.000	-	
18	850.000-< 900.000	-	
19	900.000-< 950.000	-	
20	950.00-< 1.000.000	-	
..	1 juta -< 1,5 juta	Semarang, Medan dan Bandung	3
..	1,5 juta-< 2 juta	-	
..	2 juta -< 2,5 juta	Surabaya	1
...	lebih dari 5 juta	Jakarta	1

Sumber: BPS (1980) Seri: L No 2. Penduduk Indonesia 1980. Menurut Propinsi dan Kabupaten/Kotamadya, BPS, Jakarta, Indonesia.

Berdasarkan tabel di atas ternyata penyebaran kota-kota di Indonesia atas dasar hirarki jumlah penduduknya tergolong hirarki yang bersifat diskrit. Kebanyakan kota mengelompok pada jumlah penduduk lebih kecil dari 250.000.

Cara yang kedua adalah klasifikasi hirarki kota tanpa menggunakan interval jumlah penduduk tertentu. Dalam hal ini masing-masing kota termasuk dalam 1 kelas order, kecuali kalau ada kota-kota tertentu yang mempunyai jumlah penduduk yang sama.

Berikut ini contoh klasifikasi hirarki kota tanpa menggunakan interval tertentu mengenai jumlah penduduknya.

Tabel 4.4
Hirarki Kota-kota di Indonesia atas dasar jumlah penduduknya (1980)

Rank	Kota	Jumlah Penduduk 1980	1971
1	Jakarta	6.503.449	4.579.303
2	Surabaya	2.027.913	1.556.255
3	Bandung	1.462.637	1.200.380
4	Medan	1.378.955	635.562
5	Semarang	1.026.671	646.590
6	Palembang	767.187	582.961
7	Ujung Pandang	709.038	434.766
8	Malang	511.780	422.428
9	Padang	480.922	196.339
10	Surakarta	469.888	414.285
11	Yogyakarta	398.727	341.629
12	Banjarmasin	381.236	281.673
13	Pontianak	304.778	217.555
14	Tanjung Karang	284.275	198.986
15	Balikpapan	280.675	137.340
16	Samarinda	264.718	137.782
17	Bogor	247.409	195.873
18	Jambi	230.373	158.559
19	Cirebon	223.776	178.529
20	Kediri	221.830	178.865
21	Manado	217.159	170.181
22	Ambon	208.898	79.636
23	Pekanbaru	156.262	145.030
24	Madiun	150.562	136.147
25	Pematang Siantar	150.376	129.232
26	Pekalongan	132.358	111.201
27	Tegal	131.758	103.752
28	Magelang	123.484	110.308
29	Sukabumi	109.994	96.242
30	Probolinggo	100.296	82.008

31	Gorontalo	97.628	82.320
32	Pasuruan	95.864	75.266
33	Tebing Tinggi	92.087	30.314
34	Pangkal Pinang	90.096	74.733
35	Pare-pare	86.450	72.538
36	Salatiga	85.849	69.831
37	Payakumbuh	78.836	63.388
38	Blitar	78.503	67.856
39	Binjai	76.464	59.882
40	Banda Aceh	72.090	53.668
41	Bukit Tinggi	70.771	63.132
42	Mojokerto	68.849	60.013
43	Bengkulu	64.783	31.866
44	Palangkaraya	60.447	27.132
45	Sibolga	59.897	42.223
46	Tanjung Balai	41.894	33.604
47	Padang Panjang	34.517	30.711
48	Solok	31.724	24.771
49	Sabang	23.821	17.625
50	Sawah Lunto	13.561	12.427

Sumber: BPS (1980). *Ibid*

Dengan membandingkan hirarki kelima puluh kota tersebut dengan jumlah penduduk pada tahun 1971 sebagai pembanding ternyata terdapat gambaran yang menarik. Kenyataan sifat dinamisnya penggolongan kota atas dasar hirarki jumlah penduduknya terlihat pada perubahan *ranking*. Dalam hal ini, kota-kota yang menunjukkan peningkatan ranking selama periode satu dasa warsa tersebut adalah kota Padang (1971: 14 dan 1980: 09); kota Tebingtinggi (1971:46 dan 1980:33) serta kota Ambon (1971: 31 dan 1980: 22). Ketiga kota tersebut ternyata mempunyai perubahan yang cukup menyolok dibandingkan dengan kota-kota yang lain. Khususnya Ambon, peningkatan jumlah penduduk tersebut disebabkan adanya pemekaran kotanya secara *artificial*.

Dalam studi kota, adanya pergeseran-pergeseran seperti inilah yang harus selalu menjadi perhatian. Hal ini disebabkan adanya kenyataan bahwa pergeseran-pergeseran tersebut kemungkinan besar berkaitan erat dengan perubahan-perubahan nilai-nilai atau norma-norma kemanusiaan yang berlaku dalam kaitannya dengan relasi desa-kota.

4.2 Klasifikasi hirarki kota atas dasar perbandingan jumlah penduduk kota tertentu dengan kota prima

Cara berikut ini dapat dikatakan lebih *smooth* dibanding dengan cara yang telah dibicarakan terdahulu, karena posisi *rank* kota-kota tertentu akan dicerminkan sampai ke angka pecahannya dibandingkan dengan kota yang dianggap prima. Sebagai contoh, untuk kota Surabaya dengan penduduk 2.027.913 jika pada tahun 1980 tidaklah berstatus ranking ke-2, walaupun kota ini mempunyai jumlah penduduk yang besarnya nomor dua sesudah kota Jakarta sebagai kota prima. Tapi jiwa penghitungan rank kota-kota tertentu tersebut dibandingkan dengan kota prima, maka kota Surabaya mempunyai status rank ke-3,2. Kemudian untuk jelasnya lihat tabel berikut.

Tabel 4.5.

Hirarki 50 kota-kota penting di Indonesia atas dasar perbandingan jumlah penduduknya dengan penduduk kota prima, tahun 1980 dan tahun 1971.

No.	Kota	Ranking	
		1980	1971
1	Jakarta	1	1
2	Surabaya	3,2	2,9
3	Bandung	4,4	3,8
4	Medan	4,7	7,2
5	Semarang	6,3	7,1
6	Palembang	8,3	7,9
7	Ujung Pandang	9,2	10,5
8	Malang	12,7	10,8
9	Padang	13,5	23,3
10	Surakarta	13,8	11,1
11	Yogyakarta	16,5	13,4
12	Banjarmasin	17,1	16,3
13	Pontianak	21,3	21,0
14	Tanjung Karang	22,9	23,0
15	Balikpapan	23,2	33,3
16	Samarinda	24,6	33,2
17	Bogor	26,3	23,4
18	Jambi	28,2	28,9
19	Cirebon	29,1	25,7
20	Kediri	29,3	25,6
21	Manado	29,9	26,9
22	Ambon	31,1	57,5
23	Pekanbaru	34,9	31,6
24	Madiun	43,2	33,6
25	Pematang Siantar	43,2	35,4
26	Pekalongan	49,4	41,2
27	Tegal	49,4	43,3
28	Magelang	52,7	41,5
29	Sukabumi	59,1	47,6
30	Probolinggo	64,8	55,8
31	Gorontalo	66,6	55,6
32	Pasuruan	67,8	60,8
33	Tebing Tinggi	70,6	151,1
34	Pangkal Pinang	72,2	61,3
35	Pare-pare	75,2	63,1
36	Salatiga	75,8	65,6
37	Payakumbuh	82,5	72,2
38	Blitar	82,8	67,5
39	Binjai	85,1	76,5
40	Banda Aceh	90,2	85,3
41	Bukit Tinggi	91,9	72,5
42	Mojokerto	94,5	76,3
43	Bengkulu	100,4	143,7
44	Palangkaraya	107,6	168,8
45	Sibolga	108,6	108,5
46	Tanjung Balai	135,2	136,3
47	Padang Panjang	188,4	149,1
48	Solok	205,0	148,9
49	Sabang	273,0	259,8
50	Sawah Lunto	479,6	368,5

Sumber: BPS (1980), *Ibid.*

Keterangan:

Perhitungan di atas didasarkan pada tabel hirarki kota atas dasar jumlah penduduknya.

4.3 Klasifikasi hirarki kota atas dasar tingkat pertumbuhan penduduknya

Sebagaimana klasifikasi kota atas dasar jumlah penduduknya, klasifikasi atas dasar tingkat pertumbuhan jumlah penduduk ini pun ia menggunakan 2 cara, yaitu penggolongan atas *interval tertentu* dan *tanpa interval tertentu.*

Hal ini memang sangat penting untuk diketahui dalam rangka mempelajari sistem kota-kota pada suatu wilayah. Adanya gambaran mengenai lajunya pertumbuhan penduduk suatu kota mempunyai kaitan yang cukup signifikan dengan masalah-masalah tingkat kelahiran, tingkat kematian, urbanisasi, kondisi sosial-ekonomi, kepincangan sosial desa-kota dan masih banyak aspek-aspek lain.

Berikut ini disajikan contoh klasifikasi kota atas dasar tingkat pertumbuhan penduduk untuk kota-kota penting di Indonesia. Oleh karena rata-rata laju pertumbuhan penduduk Indonesia pada kurun waktu antara 1971 s.d. 1980 sebesar 2,3% (tidak termasuk Timor-Timur), maka interval laju pertambahan penduduk kota-kota yang disusun akan menggunakan nilai rata-rata tersebut sebagai dasar. Hal ini dimaksudkan agar gambaran urbanisasi dari kota-kota yang ada tampak dengan jelas.

Tabel 4.6.
Hirarki 50 kota-kota penting di Indonesia atas dasar tingkat pertumbuhan penduduknya pada periode 1971 s.d. 1980.

Order	Kelas laju pertumbuhan penduduk	Nama kota-kota	Jumlah
1	0,33-1,32	Sawahlunto; Padang Panjang; Bukit Tinggi; Magelang; Madiun	5
2	1,33-2,32	Pematang Siantar; Pangkal Pinang; Sukabumi; Bandung; Surakarta; Salatiga; Pekalongan; Yogya; Blitar; Probolinggo; Mojokerto; Gorontalo; Pare-pare.	13
3	2,33-3,32	Banda Aceh; Tanjung Balai; Binjai; Solok; Payakumbuh; Pekanbaru; Bogor; Cirebon; Tegal; Kediri; Malang; Pasuruan; Surabaya; Manado.	14
4	3,33-4,32	Sabang; Sibolga; Jambi; Palembang; Tanjung Karang; DKI; Pontianak; Banjarmasin.	8
5	4,33-5,32	Semarang	1
6	5,33-6,32	Ujung Pandang	1
7	6,33-7,32	-	
8	7,33-8,32	Bangkulu; Balikpapan; Samarinda	3
9	8,33-9,32	Medan; Palangkaraya	2
10	9,33-10,32	-	
11	10,33-11,32	Padang	1
12	10,33-12,32	Ambon	1
13	12,33-13,32	Tebing Tinggi	1

Sumber: BPS (1980). *Ibid.*

Berdasarkan tabel di atas, kota-kota yang mempunyai tingkat pertumbuhan di bawah atau mendekati rata-rata tingkat pertumbuhan penduduk Indonesia lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah kota-kota yang mempunyai

nilai tingkat pertumbuhannya di atas rata-rata atau di bawah rata-rata untuk seluruh negara, yang berarti bahwa peranan urbanisasi belum begitu tampak. Bagi kota-kota yang mempunyai nilai tingkat pertumbuhan penduduk di atas rata-rata, peranan urbanisasi perlu mendapatkan perhatian yang serius. Cara klasifikasi hirarki tanpa interval, dapat dikerjakan dengan melihat contoh-contoh terdahulu.

4.4 Klasifikasi hirarki kota atas dasar fungsi politik administratif

Dalam hal ini, fungsi suatu "settlement" dalam kaitannya dengan administrasi pemerintahan menjadi bahan pertimbangan. Makin rendah *rankingnya* makin sempit wilayah yang diliput dalam kegiatannya. Berikut ini contoh yang terdapat di Indonesia.

Tabel 4.7.
Hirarki kota-kota atas dasar fungsi politik-administrasinya.

Order	Nama kelompok
1	Kota kecamatan
2	Kota kabupaten
3	Kota propinsi
4	Ibu kota negara

Dalam suatu studi kota, pengertian *rank* harus dibedakan dengan pengertian *order.* Ada pun yang dimaksudkan

dengan *rank* adalah status suatu kota secara individual dalam sistem kota-kota, sedangkan yang dimaksudkan *order* adalah kota-kota dalam hirarki yang ada. Order pertama berarti kelompok kota-kota yang paling kecil dan sementara itu yang dimaksudkan dengan rank pertama adalah kota yang paling besar pada sesuatu wilayah.

4.5 Klasifikasi hirarki kota atas dasar sifat pengelompokan kota-kotanya

Dalam sistem kota-kota, terdapat gejala pengelompokan pusat-pusat kegiatan tertentu. Kondisinya sangat bervariasi dari suatu wilayah ke wilayah yang lain. Hal ini disebabkan adanya variasi potensi serta latar belakang politik, ekonomi, sosio-kultural yang berbeda-beda. Berdasarkan penelitian-penelitian yang pernah dilakukan, sifat pengelompokan kota-kota dalam sistem hirarkinya dapat dibedakan menjadi tiga (3) macam, yaitu:

4.5.1. Pengelompokan kota-kota dalam suatu wilayah yang ditandai oleh adanya keadaan prima suatu kota.

Keadaan prima ini tercermin dalam hal jumlah penduduknya, kegiatan perdagangannya, *output* industrinya serta pengaruh kegiatan-kegiatan politiknya dalam suatu wilayah. Pengamatan ini pertama-tama dikemukakan oleh MARK JEFFERSON pada tahun 1939 dalam papernya yang terkenal *The Law of the Primate City.* Dalam sistem kota-kota di suatu wilayah tertentu, kota prima ini menunjukkan

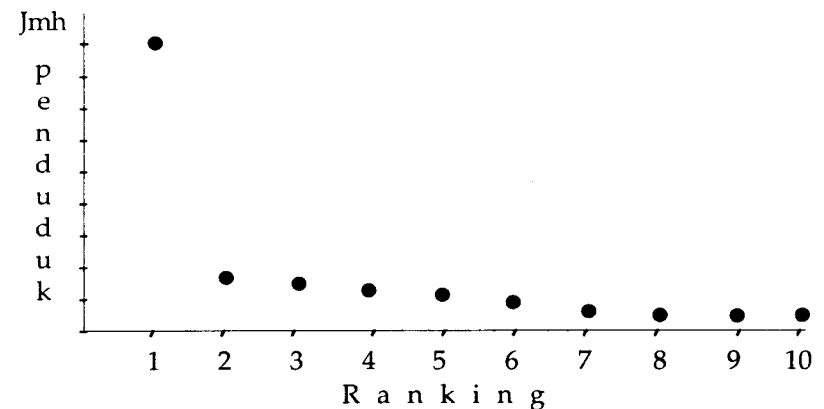
sifat dominasinya atas segala kegiatan-kegiatan yang ada di kota-kota lain. Kota prima ini mempunyai *rank* yang berada *jauh di atas* kota-kota lain dalam jaringan kota-kota yang ada. Pengaruh dominasi ini tercipta secara *self perpetuating*. Berdasarkan pengalaman-pengalaman yang ada kota prima ini biasanya mempunyai:

- jumlah penduduknya berkisar 8-10 kali lebih besar dari kota kedua terbesar yang ada di wilayah yang bersangkutan.
- Jumlah penduduknya tercatat sekitar 40% dari seluruh penduduk kota di wilayah yang bersangkutan.

Batasan angka-angka tersebut sebenarnya hanya merupakan ancer-ancer saja, karena pengertian prima sendiri dapat ditinjau dari tingkat regional ataupun nasional dan dari berbagai sektor kegiatan. Walaupun jumlah penduduknya ternyata tidak berkisar antara 8-10 kali lipat dari kota *ranking* kedua, namun apabila kondisi kehidupan politik, ekonomi dan sosio-kulturalnya menunjukkan gejala dominasi, maka kota tersebut dapat dianggap sebagai kota prima.

Lihat sebagai contoh kota Jakarta dalam skala nasional, sebagai kota prima mempunyai indek keprimeran (*Index of Primacy*) 3,2 dan untuk Pulau Jawa Jakarta mempunyai indek keprimaan yang sama karena kota terbesar kedua yang ada di Indonesia dan di Pulau Jawa adalah kota Surabaya. Khusus untuk kawasan Jawa Barat, Indek Keprimaan kota Jakarta menjadi sebesar 4,4 (BPS, 1980 seri L. No:2). Namun berhubung keberadaan kota Jakarta baik ditinjau dari skala regional maupun nasional dengan jelas

mendominasi kegiatan politik, ekonomi, dan sosio-kultural maka kota Jakarta dapat dianggap sebagai kota prima.

Self perpetuating process dari sifat dominasi tersebut sangat menonjol. Lihat dan perbandingkan laju pertambahan penduduk untuk kota-kota di Indonesia (tinjauan keprimaan dari satu matra saja). Dalam satu dasa warsa saja terlihat kenaikan sebesar 154,02% (1961-1971) dan selama dua dasa-warsa terakhir tercatat kenaikan 218,75% (1961-1980). Sementara itu, untuk keseluruhan Indonesia, periode I dasa warsa (1961-1971) tercatat kenaikan sebesar 122,79% dan selama dua dasa warsa terakhir tercatat 151,9%. Keadaan prima tahap dini ini makin lama akan makin jelas terlihat. Secara grafis pengelompokan kota-kota yang tersusun secara hirarkial di suatu wilayah yang ditandai oleh sifat keprimaan suatu kota adalah sebagai berikut.

Berdasarkan kenyataan tidaklah semua negara mempunyai kota prima tersebut. Negara-negara yang sedang mengalami penetrasi teknologi modern yang kuat, terlihat

adanya gejala-gejala pemusatan kegiatan manusia yang berlebihan pada kota-kota besar yang ada.

Beberapa faktor yang dianggap sebagai pendorong terjadinya pemusatan kegiatan manusia pada suatu area adalah sebagai berikut:

1. aglomerasi industri
2. transportasi modern
3. penyebaran kolonialisme
4. pemerintahan yang sentralistik

Adanya kemajuan teknologi yang sangat menonjol pada abad keduapuluh ini membawa kemajuan pula di bidang perdagangan. Hal ini telah menarik pekerja-pekerja untuk ikut ambil bagian dalam kegiatan tersebut sehingga akibatnya aglomerasi industri di satu tempat akan tercipta. Gejala ini makin lama akan makin besar karena ditinjau dari segi ekonomis, pengelompokan industri di suatu kompleks jauh lebih menguntungkan daripada terserak di beberapa bagian.

Di lain pihak, bidang transportasi pun ikut mengalami kemajuan sejalan dengan kemjuan teknologi tersebut dengan terciptanya sarana-sarana transportasi modern. Penghematan waktu menjadikan jarak dari satu tempat ke tempat yang lain seolah-olah menjadi semakin pendek. Hal ini memungkinkan terciptanya keadaan di mana kota-kota besar mampu menjadikan dirinya mensuplai kebutuhan-kebutuhan penduduk di lingkungan kota-kota kecil secara lebih menguntungkan. Faktor transportasi yang semula berfungsi sebagai pembatas dan menyebabkan harga-harga barang tertentu menjadi jauh lebih mahal apabila pergi sendiri ke

kota besar daripada membeli di kota-kota kecil terdekat, dengan majunya sarana transportasi ini keadaan tersebut berangsur-angsur tidak berlaku lagi. Orang akan cenderung untuk bertempat tinggal di daerah-daerah luar kota untuk memperoleh kenyamanan hidup, dan sejalan dengan hal tersebut kota-kota tertentu akan berkembang keluar dengan hebat mengarah ke sifat metropolitan yang besar.

Kolonialisme juga ikut memegang peranan yang cukup penting dalam menciptakan kota prima ini. Dengan didirikannya *head link cities* pada daerah jajahan yang berfungsi sebagai basis kontrol kegiatan politik atau penetrasi ekonomi, memungkinkan terciptanya keadaan prima tersebut. Hal ini disebabkan oleh adanya usaha-usaha penguasa untuk mencukupi fasilitas-fasilitas kotanya dalam rangka mempertahankan eksistensinya. Akibatnya, segala kegiatan politik-ekonomi dari dan ke negara jajahan tersebut harus melalui kota-kota semacam itu.

Di samping itu kota tertentu yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan sangat menarik bagi pendatang-pendatang baru untuk mengadu untung dalam kegiatan ekonomi. Hal ini wajar, karena di ibukota pemerintahan suatu negara, di samping berfungsi sebagai pusat kekuatan juga mempunyai fasilitas-fasilitas yang jauh lebih baik dari pada kota-kota kecil lainnya.

Walaupun keempat faktor tersebut merupakan faktor-faktor yang dianggap memegang peranan terpenting, namun sebenarnya keprimaan suatu kota tercipta karena proses yang lama dan banyak faktor yang ikut ambil bagi-

an. Kota yang satu sangat berbeda dengan kota yang lain, baik ditinjau dari segi keruangannya maupun ditinjau dari segi dimensi waktunya. Suatu kesamaan yang ada diantara kota-kota prima (unggul), adalah dalam hal proses terjadinya, di mana proses tersebut akan tampak sebagai suatu *snowballing process*.

4.5.2 Pengelompokan kota-kota dalam suatu wilayah secara *continuum*.

Teori ini dikemukakan oleh GK. ZIPF kurang lebih pada 5 dekade abad 20 ini. Berdasarkan pengamatannya, sistem kota-kota yang baik tidak akan membentuk kelompok, tetapi tersebar merata dan berurutan dari yang terbesar sampai ke yang terkecil, ditinjau dari segi jumlah penduduknya. Dalam hal ini, seolah-olah terdapat aturan permainan tertentu pada suatu wilayah sehingga masing-masing kota menempatkan dirinya pada posisi rank tertentu. Sistem penyebaran kota-kotanya tidak menunjukkan adanya *order kota-kota,* tetapi hanya terdapat *rank* kota-kota.[1] Berdasarkan pendapat GK. ZIPF jumlah penduduk kota yang menduduki ranking ke-2 adalah ½ dari jumlah penduduk kota ranking 1, kemudian jumlah penduduk kota ranking 3 adalah 1/3 jumlah penduduk kota ranking 1, jumlah pen-

[1]It is worth noting here that *order* and *rank* have quite different meaning in urban studies. An order is a group or class of centres within a hierarchy, and first order refers to the group of smallest centres. Rank denotes the size status of individual centres in a system, and first rank refers to the largest centre.

duduk kota ranking 4, adalah ¼ dari jumlah penduduk kota ranking 1 dan seterusnya. Dengan kata lain, dapat dikemukakan bahwa jumlah penduduk kota ranking 1 ada 2 kali lipat penduduk kota ranking 2, atau 3 kali lipat penduduk kota ranking 3 dan seterusnya. Secara matematis, pernyataan tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut:

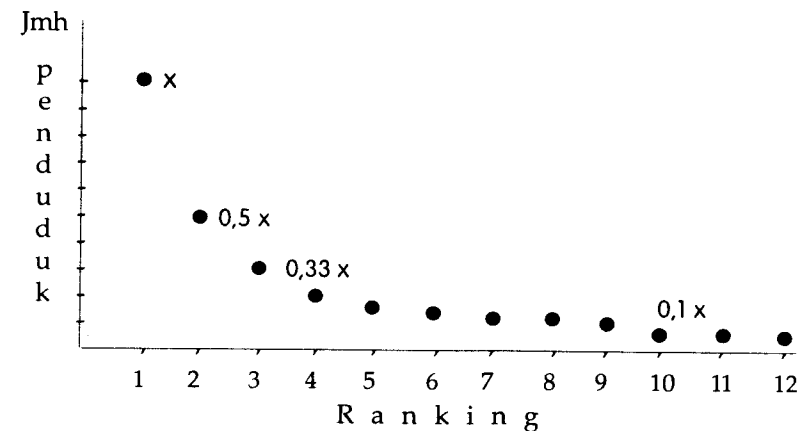
$$P_n = P_1 (n)^{-1} \text{ atau } P_n = \frac{P_1}{n}$$

Keterangan:

P_1 : jumlah penduduk dari kota ranking 1.

P_n : jumlah penduduk dari kota ranking n.

Sumber: Barlow M. H and Newton R.G. (1971) p. 345.

Secara grafikal penyebaran kota-kota berdasarkan hipotesa GK.ZIPF adalah sebagai berikut:

Berdasarkan bukti-bukti empiris, teori yang dikemukakan oleh sarjana tersebut ternyata cocok dengan kondisi

di USA dan India, khususnya untuk kota-kota ranking pertama sampai dengan keempat. Bagi negara-negara lain teori tersebut belum tentu cocok karena:

a). latar belakang fisiografikal yang bervariasi.
b). latar belakang sosio-ekonomikal yang bervariasi.
c). latar belakang kultural yang berbeda.
d). variasi besar-kecilnya wilayah yang digunakan untuk titik tolak tinjauan mengenai sistem kota-kota tersebut.
e). Variasi pengertian kota dari negara yang satu berbeda dengan negara lain.

Walaupun demikian, satu hal penting yang perlu diperhatikan adalah *munculnya karakteristik penyebaran dan hubungan kota-kota* di suatu wilayah tertentu. Hal ini dapat digunakan sebagai titik tolak untuk analisis perkembangan dan pengembangan wilayah yang di dalamnya melibatkan kota-kota sebagai pusat-pusat perkembangan dan pengembangan. Jaringan kota-kota tersebut saling berhubungan satu sama lain, bertaut dalam suatu konstelasi kota-kota sebagai suatu sistem.

4.5.3 Pengelompokan kota-kota dalam suatu wilayah secara *discrete*.

Ide ini dikemukakan oleh Walter Christaller (ahli geografi bangsa Jerman) pada permulaan tahun 1930. Dia berpendapat bahwa jaringan kota-kota dalam suatu wilayah merupakan suatu sistem yang teratur. Dalam kaitannya dengan hirarki kota-kota dalam suatu wilayah, sarjana ini berpendapat bahwa distribusi pusat-pusat kegiatan yang terbentuk tidak

akan bersifat *continuum*, tapi akan bersifat *discrete*, dan di dalamnya terdapat pengelompokan-pengelompokan tertentu. Sementara itu, disadari pula adanya pengaruh-pengaruh lingkungan tertentu yang dapat mengakibatkan terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam *urban network* tersebut. Pengaruh-pengaruh tersebut antara lain adanya pabrik-pabrik, industri-industri modern, perkembangan fasilitas-fasilitas perhubungan dan pengangkutan, perencanaan wilayah oleh pemerintah dan *chance factors*, misalnya ditemukannya endapan mineral di dekat suatu kota dan keadaan bentang darat yang sangat bervariasi dari satu daerah ke daerah lain di mana kota-kota tersebut berkedudukan. Untuk menerangkan teorinya dengan mudah, Walter Christaller mengenyampingkan terlebih dulu peranan variasi kondisi lingkungan tersebut terhadap terciptanya suatu *urban network* dalam suatu wilayah. Kemudian, secara hipotetikal dikemukakan suatu wilayah yang ideal (*idealized countryside*) di mana di dalamnya tidak terdapat pengaruh-pengaruh tersebut di atas, dan SIZF; SPACING kota-kota yang terbentuk *semata-mata* sebagai akibat adanya konsep APP (Ambang Pintu Pasar) dan JB (Jarak Barang).[2)]

[2)]KAPP (Konsep Ambang Pintu Pasar) juga disebut sebagai *The Concept of Market Thresholds* adalah jumlah penduduk minimal yang diperlukan untuk menarik dan menopang berdirinya suatu kegiatan tertentu KJB (Konsep Jarak Barang juga disebut sebagai *The Concept of The Range of a Good*) adalah jarak maksimal yang ditempuh di mana pembeli masih mau pergi untuk mendapatkan suatu barang. Masing-masing jenis barang mempunyai nilai

Untuk maksud menciptakan *idealized contryside* ini, sarjana tersebut mengemukakan beberapa *pra-syarat* yang harus terpenuhi sehingga teorinya dapat berlaku. Pra-syarat yang dimaksudkan adalah sebagai berikut:

(1). Daerah tersebut mempunyai lingkungan fisikal yang produktif, tersebar secara uniform, tidak mempunyai variasi kondisi tanah yang besar, tidak mempunyai variasi topografi yang besar serta tidak ada faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap produksi daerah tersebut.
(2). Penduduk di daerah pertanian tersebut tersebar merata.
(3). Dalam jangka waktu yang lama daerah tersebut tidak mengalami perubahan teknologi yang sangat drastis.
(4). Perilaku penduduknya adalah menjual produksi pertanian di pasar dan kebalikannya membeli barang-barang dan jasa dari pusat-pusat kegiatan yang ada.
(5). Kontak daerah tersebut dengan daerah lain yang jauh sangat minim.

Dalam hal ini Walter Christaller menekankan bahwa upaya mengeliminir faktor-faktor lingkungan untuk menciptakan *idealized countryside* tersebut hanya bersifat pendahuluan saja, sedangkan tahap berikutnya adalah menganalisa bagaimana pengaruh-pengaruh transportasi, industrialisasi, pemerintah dan *change factors* terhadap distorsi model yang dikemukakan. Jadi adanya *idealized countryside* tersebut semata-mata merupakan *alat untuk analisis* (*analytical*

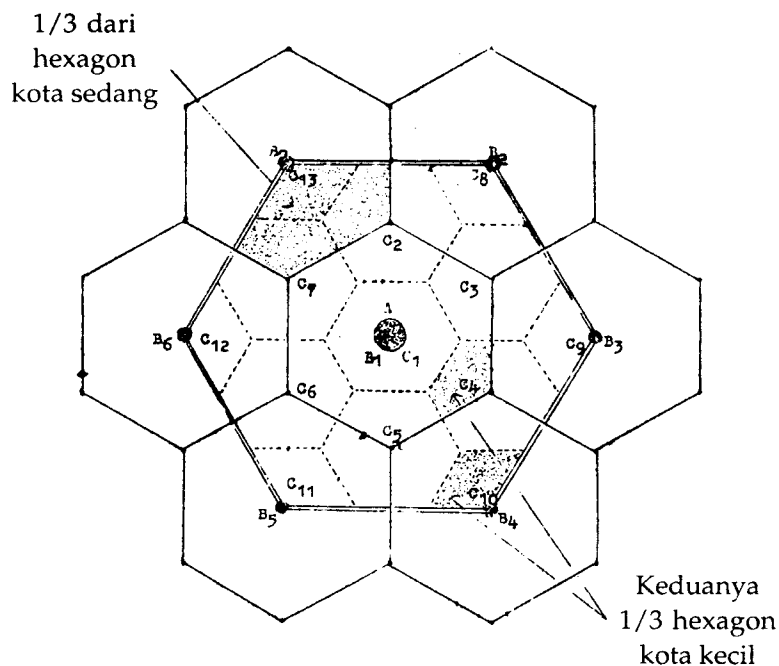
JB yang berbeda-beda. Keterangan mengenai KAPP dan KJB ini akan diuraikan secukupnya dan disertakan dalam lampiran 2.

tool) yang berguna untuk mempelajari impak daripada kekuatan-kekuatan ekonomi pada umumnya terhadap SIZE dan SPACING kota-kota pada suatu wilayah dan konsep hirarki diskrit tersebut berkembang pada wilayah ideal.

Dengan demikian, secara konsepsional akan terbentuk pusat-pusat pelayanan yang berbeda kekuatan pelayanannya. Makin besar pusat pelayanan makin besar pula daerah yang dilayani. Berdasarkan ide-ide mengenai KAAP dan KJB pada daerah yang memenuhi prasyarat di atas akan tercipta daerah-daerah pelayanan yang berbentuk segi enam (*hexagon*). Berdasarkan pengamatan dan eksperimennya, bentuk tersebut merupakan bentuk yang paling efisien dalam segi pelayanan dibandingkan dengan bentuk-bentuk geometrik lainnya seperti bulat sempurna dan bujur sangkar. Dalam daerah pelayanan dengan luas yang sama pada bentuk geometrik hexagon tersebut jarak radial rata-rata dan jarak radial maksimum hanya berselisih sangat kecil saja dan seluruh wilayah mendapat pelayanan secara merata. Untuk bentuk geometrik bulat mempunyai dua kemungkinan yang tidak menguntungkan ditinjau dari segi pelayanannya. Kemungkinan pertama tercipta beberapa daerah yang sama sekali di luar jangkauan pelayanan apabila posisi lingkaran-lingkaran yang ada saling bersinggungan dan kemungkinan kedua adalah terciptanya daerah-daerah dengan pelayanan yang berlebihan (*overserved areas*) apabila posisi lingkaran-lingkarannya saling tumpang tindih (*overlapping*). Sedangkan untuk bentuk geometrik bujur sangkar juga akan membentuk daerah-daerah yang hanya memper-

oleh pelayanan yang sangat kurang dan daerah-daerah seperti ini terletak pada sudut-sudut bujur sangkar yang ada.

Sebagai akibat adanya keberaturan baik mengenai SIZE dan SPACING pusat-pusat pelayanan tersebut terciptalah pengelompokan-pengelompokan pelayanan dalam suatu wilayah. Pengelompokan ini terlihat adanya kesamaan/kehampirsamaan kota-kota tertentu ditinjau dari segi SIZE-nya. Untuk memperjelas uraian ini lihat gambar berikut.

Tabel. 4.7
Hubungan dan Kemapanan Pusat-Pusat Pelayanan
(Walter Christaller)

Keterangan:

- • Kota kecil (C1-C13)
- ⊕ Kota sedang (B1-B7)
- ⊞ Kota besar (A)
- — — Batas-batas *hinterland*

Sumber: Barlow M.H. & Newton R.G (1971) p. 339.

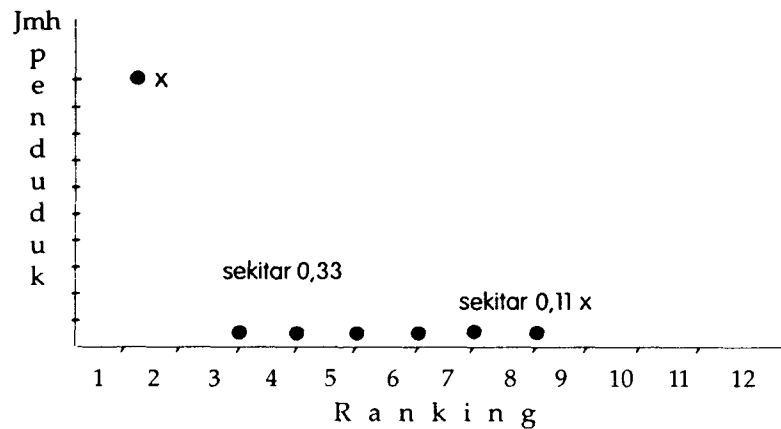
Berdasarkan gambar di atas, dapat dikemukakan bahwa masing-masing pusat pelayanan mempunyai daerah pelayanan yang berbentuk hexagon. Pusat-pusat pelayanan terkecil dalam gambar tersebut mempunyai hexagon yang dibatasi oleh garis putus-putus (*broken lines*). Kelompok pusat-pusat yang terkecil ini membentuk *order pertama* dari sistem kota-kota yang ada dalam wilayah yang bersangkutan. Satu hexagon terkecil ini ditambah dengan 1/3 dari 6 buah hexagon terkecil tersebut akan membentuk satu hexagon yang lebih besar. Dalam gambar tersebut digambarkan dengan garis penuh yang tipis. Dengan kata lain, bahwa luas hexagon yang setingkat lebih besar sama dengan 3 kali luas hexagon yang di bawahnya. Kelompok pusat-pusat pelayanan yang setingkat lebih tinggi dari hexagon yang terkecil tersebut akan membentuk *order kedua* dari sistem kota-kota yang ada. Dengan demikian, jelas terlihat bahwa hexagon dari kelompok yang setingkat lebih tinggi mempunyai luas 3 kali lipat dari hexagon di bawahnya. Secara matematis persamaan tersebut dapat dikemukakan sebagai berikut:

$Lh_n - 3\ Lh_{n-1}$

Keterangan:

Lh = luas hexagon

Lh_n = luas hexagon ke n (order ke n)

Dengan demikian, jelas latar belakang terjadinya sifat *discrete* daripada pengelompokan kota-kota dalam suatu wilayah. Secara grafis, kaitan antara *ranking* dan SIZE kota dapat digambarkan sebagai berikut:

Berdasarkan grafik di atas, terlihat dengan jelas bahwa penduduk kota-kota order pertama berjumlah sekitar 0,11 penduduk kota-kota order ketiga atau kurang lebih 1/3 penduduk kota-kota order kedua dan penduduk kota-kota yang termasuk order kedua jumlahnya kurang lebih 1/3 dari jumlah penduduk kota order ketiga. Suatu hal yang sangat penting untuk diketahui dalam hubungannya dengan model yang dikemukakan oleh W. Christaller di atas, adalah adanya karakteristik-karakteristik ini berkisar

pada karakteristik struktural dan karakteristik spasial. Berhubung dengan banyaknya materi yang harus dikemukakan dalam membahas mengenai karakteristik tersebut, lampiran 3 (tiga) akan menyertai tulisan ini.

Sampai di sini telah dibahas dan dikemukakan empat tinjauan untuk menyoroti kota pada umumnya dan klasifikasinya pada khususnya. Namun demikian, masih ada beberapa hal yang berkaitan dengan klasifikasi kota dan perlu untuk dikemukakan. Walaupun tinjauannya tidak begitu mendalam, kiranya dapat digunakan untuk titik tolak memperluas cakrawala tinjauan mengenai kota pada umumnya dan klasifikasi pada khususnya. Beberapa di antaranya merupakan hasil studi yang baru dan beberapa yang lain melengkapi apa-apa yang pernah dicetuskan oleh sarjana-sarjana terdahulu. Keuntungan lain yang diperoleh adalah timbulnya ide-ide baru untuk lebih meningkatkan studi mengenai kota sehingga makin lengkaplah perbendaharaan ilmu yang telah ada. ■

Bab V

Klasifikasi Kota Atas Dasar Tinjauan Lain

Uraian yang akan dipaparkan dalam bagian ini merupakan tinjauan klasifikasi kota selain keempat tinjauan terdahulu. Oleh karena banyaknya mitra yang dapat dipergunakan untuk meninjau eksistensi kota maka banyak pula cara-cara yang dapat dipergunakan untuk mengamati klasifikasinya. Ada beberapa sarjana yang perlu mendapatkan perhatian khusus, diantaranya adalah:

5.1. Klasifikasi GILLEN, P.B

Dalam bukunya yang berjudul *"The Distribution of Occupations as a city Yardstick* (1951), sarjana ini mencoba menganalisis mengenai karakteristik penyebaran jenis-jenis mata pencaharian kota-kota pada suatu wilayah. Berdasarkan penyelidikannya, hal tersebut sangat penting

untuk diketahui oleh para pengamat kota karena mempunyai kaitan yang bermakna dengan gejala-gejala sosial lainnya antara lain gejala kesehatan, gejala pendidikan, gejala perumahan dan aspek-aspek kehidupan yang lain, secara garis besar dapat dikatakan bahwa gambaran pola mata pencaharian penduduk suatu kota dapat dipergunakan sebagai indikator mengenai kualitas penduduk secara keseluruhan.

Ada 9 jenis mata pencaharian yang dipergunakan sebagai indikator dalam mengenal karakteristik kotanya, yaitu:

(1). profesional
(2). Semi-profesional
(3). proprietors
(4). clerical
(5). skilled workwers
(6). Semi-skilled workers
(7). Domestic service
(8). Public service
(9). Unskilled labour

Kesembilan macam mata pencaharian tersebut kemudian dituangkan dalam grafik yang dihubungkan dengan prosentase terhadap jumlah penduduk kota yang bersangkutan. Akhirnya akan diperoleh apa yang dinamakan dengan *occupational profiles of cities"*. Karakteristik *occupational profile* inilah yang digunakan oleh GILLEN sebagai dasar klasifikasi kota.

5.2. Klasifikasi REDFIELD, R & SINGER, M.B

Dua sarjana ini dalam bukunya yang berjudul *The Cultural Role of Cities* (1954), mengklasifikasikan kota atas dasar *historical & contemporary settings*. Berdasarkan hal tersebut kota-kota dapat digolongkan menjadi 2, yaitu *orthogenetic cities* (kotta-kota ortogenetik) dan *heterogenetic cities* (kota-kota heterogenetik). Kota ortogenetik adalah kota di mana norma-norma religius dan norma moral setempat mewarnai kehidupan masyarakatnya. Penguasa-penguasa bumiputera memegang peranan yang penting. Kontrol administratif. Politik dan kultural berfungsi menjadi satu dalam ungkapan-ungkapan peraturan khusus. Kota tipe ini pada jaman kuno sampai abad pertengahan banyak dijumpai, tetapi pada masa sekarang dapat dikatakan tidak ada. Walaupun demikian, pada daerah-daerah yang sangat terbelakang seperti pedalaman Afrika kota semacam itu kemungkinan masih dapat ditemui. Seandainya masih ada namun tidak lagi mencerminkan bentuk-bentuknya yang asli karena pengaruh dari luar yang mulai banyak.

Kota heterogenetik adalah suatu kota di mana penduduknya berkegiatan utama pada *market* (pemasaran, produksi, tenaaga-kerja, kapital dan lain sebagainya) atau masalaah-masalah administrasi. Kepercayaan-kepercayaan lokal tidak lagi mewarnai kehidupan kulturalnya. Produksi, distribusi barang dan politik administrasi lebih mendominasi segala kegiatan penduduknya. Kebijaksanaan-kebijaksanaan yang diambil oleh penguasa ditumpukan pada masalah *perkembangan ekonomi* dan *kegiatan politik*. Organisasi masyarakatnya telah teratur baik dan kebanyakan didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan rasional. Pengaruh teknologi terasa sekali terhadap bentuk-bentuk budaya peninggalan penduduk asli. Oleh karena kota heterogenetik ini besar, biasanya mempunyai komposisi ras yang cukup kompleks. Hal inilah yang menyebabkan timbulnya sifat budaya yang heterogen.

Walaupun demikian, sarjana tersebut menyadari sepenuhnya bahwa jenis heterogenetik ini sendiri mempunyai variasi yang bermacam-macam. Mengenai variasi tersebut, dapat dilihat kembali dalam pembicaraan kota ditinjau dari segi fungsinya.

5.3. Klasifikasi HOSELITS, B.F

Dalam bukunya yang berjudul "*Generative and Parasitic Cities*" (1955), menganalisis hubungan antara *urbanisasi, pertumbuhan ekonomi* dan *perubahan kultural* dalam sistem kota-kota. Kesimpulannya mencetuskan ide klasifikasi kota atas dasar fungsi-fungsi ekonominya. Dalam hal ini kota-kota dapat digolongkan menjadi *generative cities* (kota-kota generasif) *dan parasitic cities* (kota-kota parasitik).

Yang dimaksudkan dengan kota generatif adalah kota yang *keberadaan* dan *pertumbuhannya* merupakan faktor-faktor yang menunjang perkembangan ekonomi wilayah atau negara di mana kota itu berkedudukan.

Kota parasitik adalah kota yang keberadaan dan pertumbuhannya sama sekali tidak menunjang pertumbuhan ekonomi wilayah atau negara yang bersangkutan *namun*

bahkan dapat dikatakan merugikan karena keberadaannya semata-mata untuk kepentingan negara lain.

Pengertian generatif dan parasitik sangat dibatasi oleh dimensi ruang dan waktu, di tinjau dari bermacam-macam segi. Dari tinjauan ekonomi misalnya,suatu kota mungkin bersifat generatif tetapi dari tinjauan kultural, mungkin bersifat parasitik atau sebaliknya. Pada suatu saat, bersifat parastik oleh sebab-sebab tertentu, namun pada saat yang lain mungkin dapat berubah menjadi bersifat generatif atau sebaliknya. Kota-kota pelabuhan di negara-negara jajahan (sampai dekade ke 5 abad ke 20) sebagian besar adalah kota-kota yang mempunyai sifat parasitik terhadap wilayah atau negara di mana kota-kota tersebut berkedudukan.

5.4. Klasifikasi NORTHAM R.M

Pendapat sarjana ini sebenarnya merupakan pelengkap dari uraian terdahulu dalam bab klasifikasi kota atas kondisi fisikalnya. Ada 2 sorotan yang dipergunakan untuk mengklarifikasikan kota, yaitu:

(1) Klasifikasi morfologikal kota atas dasar kenampakan dua dimensional.

Berdasarkan hal ini dikenal 4 macam klas, yaitu :

a). *The compact form* (bentuk yang kompak) yang tidak disertai dengan gejala perluasan linier.

Kota-kota pada daerah dataran biasanya berbentuk kompak. Areal perluasannya biasanya mempunyai jarak yang sama dari pusat kota. Pusat kota ini biasanya merupakan titik interaksi dari jaring-jaring transportasi.

b). *The lineair / attenuated form* (bentuk lineair).

Kota semacam ini biasanya terletak pada lembah-lembah di daerah pegunungan atau berbentuk disepanjang rute transportasi utama. Jalur tersebut tercipta lebih dahulu dan baru kemudian timbul permukiman penduduk. Kota ini juga disebut sebagai *ribbon type cities.*

c). *The fragmented form (with linkagen)* – (bentuk terpisah-pisah tetapi mempunyai penghubung tertentu).

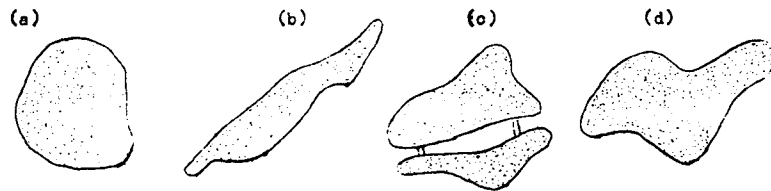
Kota jenis ini ditandai oleh adanya bagian-bagian kota yang terpisah satu sama lain. Pemisah ini biasanya merupakan hambatan fisikal, seperti sungai, selat atau danau. Contohnya adalah kota *Budapest* (Hongaria) yang terletak di sisi-sisi sungai Danube. *Buda* terletak disisi bagian barat yang lebih tinggi dan *Pest* terletak di sisi bagian timur yang lebih rendah. Kedua bagian kota ini dihubungkan dengan jembatan-jembatan.

d). *The composite form* (bentuk gabungan).

Bentuk seperti ini merupakan tahap pertumbuhan kota yang telah lanjut. Penggabungan berbagai wilayah dan perkembangan fisikal selanjutnya mengakibatkan bentuk kota yang tidak teratur.

Untuk memperjelas uraian, lihat gambar keempat klasifikasi berikut.

Gb. 5.1.

Kenampakan morfologi kota atas dasar visualisasi dua dimensional.

Keterangan:

(a). Bentuk kompak
(b). Bentuk lineair
(c). Bentuk terpisah dengan penghubung
(d). Bentuk gabungan

(2). Klasifikasi morfologikal kota yang ditekankan pada kenampakan internalnya.

Dalam hal ini, disusun terlebih dahulu mengenai struktur pola tata guna lahannya dan kemudian dicari karakteristiknya. Sebagai contoh berikut ini disertakan tabel isian untuk memperoleh karakteristik kota-kota.

No.	Kota	Tata guna lahan				Type kota
		Permukiman (%)	bukan permukiman			
			industri (%)	jasa (%)	lain-lain (%)	
1.	A					Type 1
2.	B					Type 2

Contoh di atas merupakan contoh yang sangat sederhana dan untuk kepentingan ilmiah dengan sendirinya masih perlu dipertimbangkan penjabaran masing-masing item dalam tabel.

Akhirnya, setitik harapan timbul dalam hati penulis semoga sedikit uraian mengenai klasifikasi kota ini dapat sekedar meringankan beban bagi peminat dan kemudian membuahkan hasil yang berguna. ■

Lampiran 1

Sistem alluvial:

Suatu sistem fisiografi yang merupakan endapan alluvial. Sistem ini masih dibagi lagi dalam beberapa subsistem, antara lain:

(1). *Alluvio-marine.*

Biasanya merupakan paya atau rawa dan dekat dengan laut.

(2). *Alluvial.*

Sub-sistem yang ditekankan pada tempat-tempat yang keberadaannya betul-betul hanya dipengaruhi oleh *river-beds, river banka, levees* dan *flood plain.*

(3). *Alluvio-colluvial.*

Termasuk di dalamnya adalah semua *interhill miniplain* dan lereng bagian bawah yang biasanya telah diusahakan secara intensif oleh petani sebagai daerah persawahan.

(4). *Closed-alluvial.*

Adalah semua sub-sistem alluvial yang tertutup atau tidak mempunyai sistem drainage seperti rawa yang tidak terpengaruh oleh laut, pasu tertutup atau daerah bekas danau purba.

Sistem marine:

Suatu sistem fisiografi yang daerahnya ditekankan pada adanya pertemuan antara laut dengan daratan dan bentuk lahannya biasanya mengalami perubahan yang cukup cepat karena adanya proses geologikal yang memengaruhi daerah setempat.

Sistem dataran:

Sistem ini dapat merupakan hasil pengendapan ataupun erosional, daerah semacam ini biasanya mempunyai *slope* yang *uniform* terlihat datar dan meliputi daerah yang cukup luas, tidak terganggu oleh kenampakan bentang darat tertentu baik struktural maupun tidak. Dalam kenyataannya, bentuk ini mempunyai beberapa sub-sistem.

Sistem perbukitan:

Sistem fisiografi yang terdiri dari bukit-bukit baik struktural ataupun tidak dan biasanya mempunyai ketinggian yang tidak lebih dari 330 meter. Bentuknya yang melebihi batasan di atas biasanya dikategorikan sebagai pegunungan.

Sistem plateau:

Sistem fisiografi yang ditandai oleh adanya daerah yang datar dan terletak di tempat yang relatif tinggi.

Di salah satu sisinya biasanya ditandai oleh gangguan tektonis yang mengakibatkan proses pengangkatan.

Sistem pegunungan lipatan:

Sistem fisiografi yang ditandai oleh kenampakan struktural terlipat. Pada stadium dewasa, daerah seperti ini membentuk kenampakan yang bergunung-gunung dengan topografi yang sangat kasar. Lembah-lembah yang paralel mempunyai pengaruh yang khusus terhadap pola permukimannya.

Sistem pegunungan patahan:

Sistem fisiografi yang ditandai oleh adanya kenampakan patahan struktural dominan. Variasi patahan ini di lapangan menunjukkan adanya sifat yang bermacam-macam, dari sifat yang sederhana sampai sifat yang kompleks.

Sistem volkanis:

Sistem fisiografi yang pembentukannya disebabkan oleh erupsi vulkanik. Karakteristik topografinya belum banyak mengalami perubahan dari pertama kali terbentuk. Di dalamnya termasuk *volcano* dengan segala variasinya, *volcanic ridge* dengan segala variasinya, *volcano plain* dengan segala variasinya.

Sistem karst:

Sistem fisiografi yang ditandai oleh adanya karakteristik topografi sebagai akibat adanya karakteristik *batuan kapur* dengan proses geomorfologi yang dialaminya dari waktu ke waktu. Ketiadaan aliran permukaan, aliran bawah tanah, dolina, uvala, gua bawah

tanah merupakan karakteristik yang dipunyai oleh daerah bertopografi karst.

NB.

Berhubung pembahasan mengenai sistem fisiografi sendiri meliputi uraian yang sangat banyak, maka bagi pembaca yang berminat untuk memperdalam hal tersebut disarankan mempelajari literatur yang membahas masalah tersebut secara khusus. Adanya sedikit keterangan di atas penulis ambilkan dari buku yang berjudul: CATALOGUE OF LANDFORMS FOR INDONESIA (Interim paper) karangan J.R. Desaunettes – Ir. Agronomy, MES Geology and Scils – Senior Scils Expert, FAO. ■

Lampiran 2

Konsep Ambang Pintu Pasar (KAPP).

Barang-barang dan jasa diprodusir dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Dalam hal ini disadari adanya beberapa jenis barang (*goods*) yang menghendaki dikonsumir oleh jumlah penduduk yang lebih banyak dari pada jenis-jenis barang yang lain. Dalam kaitannya dengan dasar pemikiran ini, WALTER CHRISTALLER memberikan contoh-contoh adanya jumlah penduduk minimal yang diperlukan, agar tercipta suatu pemasaran yang cukup untuk satu jenis kesibukan terhadap barang-barang tertentu. Sebagai contoh, berikut ini disertakan tabel.

Ambang pintu pasar yang disarankan untuk jenis barang-barang dagangan tertentu di NEW SOUTH VALES (AUSTRALIA).

Commodity supplied	Market threshold
Groceries	300
Brend	400
Petrol and Oils	750
Pharmaceuticals	800
Clathing	1,000
B e e r	1,300
Jewellery	2,100
Electrical appliances	2,600
New Motorvehiclas	2,800
Furniture	3,000

Sumber: Barlow M.H dan Newton R.G (1971) Ibid

Tabel di atas menerangkan bahwa untuk mendirikan toko minuman dan makanan (*grocery store*) minimal diperlukan jumlah penduduk 300 orang di daerah tersebut. Jumlah penduduk ini dianggap merupakan jumlah terendah yang diperlukan untuk menciptakan kesibukan tertentu. Begitu pula halnya dengan *furniture,* sebelum jumlah penduduk yang disuplai mencapai 3000, mendirikan usaha tersebut diperkirakan tidak akan berjalan dengan baik. Jumlah penduduk ini diperlukan untuk menarik dan menopang satu jenis kesibukan tertentu dari barang dagangan tertentu. Hal inilah yang disebut sebagai *Ambang Pintu Pasar* (*Market Threshold*).

Berkenaan dengan hal tersebut, beberapa kaidah perlu dipahami agar pengertian sebenarnya dari konsep ini tidak kabur.

(1). *APP ini dari wilayah yang satu tidak harus sama dengan wilayah yang lain.*

Jumlah penduduk tertentu pada suatu wilayah dapat mempunyai daya beli (*purchasing-payer*) dan melarang (*tastes*) yang berbeda dengan penduduk di wilayah lain walaupun jumlah penduduknya sama. Sebagai contoh, untuk 500 penduduk di Amerika Serikat diperkirakan sudah mampu menopang berdirinya *hair-saloon,* tetapi di Punjab (India) jumlah penduduk tersebut dengan sendirinya masih jauh dari mencukupi untuk jenis kegiatan yang sama. Jangankan untuk negara yang berbeda, sedangkan untuk negara yang sama pun variasi regional tersebut cukup besar adanya. Lihat sebagai contoh, Pulau Jawa dengan Pulau Irian dan pulau-pulau lain diluar Jawa. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa fungsi-fungsi yang diberikan oleh kota-kota tertentu sangat berbeda satu sama lain karena adanya tingkat APP yang berbeda.

(2). *APP selalu mengalami perubahan dari waktu ke waktu.*

Teknologi sebagai salah satu aspek kependudukan selalu mengalami perkembangan. Hal ini kemudian memengaruhi perkembangan tuntutan masyarakat dan kegiatan perkotaan. (Hadi Sabari Yunus, 1980: 16). Sementara itu, selera penduduknya pun ikut mengalami perubahan yang akhirnya APPnya juga terpengaruh.

Sebagai contoh, dengan diperkenalkannya pesawat TV dan makin banyaknya pemilik mempunyai pengaruh kuat terhadap kegiatan yang ada kaitannya dengan hiburan. Jumlah minimal penduduk yang diperlukan untuk dapat mendirikan gedung bioskop dengan sendirinya *menjadi lebih banyak* dengan adanya pesawat TV tersebut. Mengapa?

(3). *APP tersebut merupakan pemasaran minimal untuk menopang suatu kegiatan terrtentu.*

Apabila sejumlah 1500 orang diperkirakan merupakan jumlah minimal untuk menopang kegiatan *clothing store* maka apakah jumlah penduduknya naik menjadi katakanlah 2000, jumlah tersebut dianggap belum memungkinkan untuk menopang berdirinya kegiatan sejenis dengan pengertian 'operasinya' menguntungkan. Secara teoritis, baru pada jumlah penduduk 3000 oranglah kegiatan baru yang sejenis tersebut dapat diperlipat-duakan. Namun demikian, dalam praktek pengembangan baru tidaklah harus seperti dalam teori yang kaku tersebut. Hal ini disebabkan adanya beberapa faktor lain seperti *multi finction store,* di mana beberapa kegiatan disatu tempatkan dalam pengelolaan. Dengan kata lain juga dikatakan bahwa bila jumlah penduduk 5000 orang, mampu menopang berdirinya kegiatan perhotelan, hal ini tidak seperti harus melipatduakan kegiatan tersebut apabila jumlah penduduknya kemudian ternyata tercatat 10.000 orang untuk *hinterland* yang sama.

(4). *Faktor utama yang memengaruhi APP adalah frekuensi beli atau frequancy of purchase dari jenis barang tertentu.* Suatu barang yang mempunyai frekuensi beli yang tinggi dalam satu satuan waktu akan mempunyai *APP yang lebih rendah* bila dibandingkan dengan jenis barang yang mempunyai frekuensi beli yang sangat rendah dalam satu satuan waktu yang sama.

Jenis-jenis barang yang mempunyai frekuensi beli yang tinggi kebanyakan termasuk dalam *non-durable commodition* (barang-barang yang tidak tahan lama) atau bahan-bahan yang *low-costly commodition* (barang-barang yang harganya rendah) seperti koran, bahan bakar, bahan makan dan lain sejenisnya. Barang-barang jenis ini, hanya membutuhkan APP yang lebih rendah daripada *durable commodities* seperti TV, perabot rumah tangga, radio-casette, refrigerator, sepeda motor dan lain sejenisnya.

Akibat adanya *general rules* tersebut terhadap jaringan hirarki kota-kota adalah sebagai berikut:

> Makin rendah *rank* sesuatu kota dalam sistem kota-kota, makin tidak banyak dijumpai kegiatan-kegiatan yang melayani *durable commodities*. Hal ini disebabkan jumlah penduduk yang ada baru sampai berada pada taraf mampu menopang kegiatan-kegiatan yang melayani *non-durable commodities.*

Konsep jarak barang.

Yang dimaksudkan dengan jarak barang (JB) adalah jarak maksimal untuk ditempuh, di mana pembeli masih mau pergi untuk mendapatkan sesuatu barang. Masing-masing jenis barang mempunyai nilai JB yang berbeda-beda, karena:

- masing-masing jenis barang mempunyai harga yang berbeda-beda.
- Masing-masing jenis barang punya karakteristik tersendiri dalam kaitannya dengan frekuensi beli.
- Adanya sifat *durable* dan *non-durable.*
- Mudah dan tidaknya sesuatu barang diperoleh.

Dengan sendirinya nilai JB yang berbeda-beda atas barang-barang tertentu, kemudian dapat dikatakan bahwa *makin kecil nilai JB akan makin kecil nilai APP dan sebaliknya.* Seperti halnya dengan APP maka nilai JB pun mengenal beberapa kaidah yang berhubungan, yaitu:

1. Nilai JB bervariasi dari wilayah yang satu ke wilayah yang lain.
2. nilai JB juga bervariasi dari waktu ke waktu.
3. Pengaruh teknologi sangat besar peranannya dalam mempertinggi nilai JB.
4. Keadaan sosio-ekonomi suatu masyarakat juga berpengaruh terhadap nilai JB dengan pengertian bahwa makin tinggi standar hidup suatu kelompok masyarakat, akan bersedia menempuh jarak yang lebih jauh apabila dibandingkan dengan kelompok masyarakat

yang berstandar hidup lebih rendah untuk memperoleh barang yang sama.

Dalam hubungannya dengan nilai JB dengan sendirinya didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan ekonomis. Apakah ongkos yang diperlukan seseorang yang bepergian untuk memperoleh jenis barang tertentu masih *cucuk* dengan kepentingannya untuk menikmati barang tersebut?

Menurut WALTER CHRISTALLER, yang disebut sebagai APP dan JB tersebut adalah merupakan faktor-faktor yang sangat penting dalam menentukan *SIZE* dan *SPACING* daripada pusat-pusat kegiatan pada setiap jaringan kota-kota. Sebenarnya apabila diperhatikan bahwa pada suatu wilayah terdapat beberapa pusat kegiatan, di mana masing-masing pusat kegiatan mempunyai peranan yang berbeda satu sama lain.

Ada pusat-pusat kegiatan yang hanya mampu melayani *hinterland* yang sempit namun ada pula pusat kegiatan yang mampu melayani *hinterland* yang lebih luas. Dengan sendirinya fasilitas-fasilitas yang dipunyai oleh pusat-pusat kegiatan yang lebih besar juga lebih lengkap. Untuk daerah yang mempunyai daerah permukiman yang merata dan homogin (*evenly setlled region*) kiranya ada beberapa hal yang harus dicatat, yaitu:

1. Untuk pusat-pusat kegiatan yang mempunyai order yang sama akan mempunyai jarak antara *spacing* yang sama.

2. Jarak tersebut akan makin meningkat sejalan dengan meningkatnya order pusat kegiatan tersebut.
3. Untuk pusat-pusat kegiatan yang termasuk dalam order yang sama, akan mempunyai tipe-tipe fungsi yang sama.
4. Makin meningkat order pusat kegiatan, makin kompleks pula tipe-tipe fungsi yang ada.
5. Makin padat permukiman yang ada, makin kecil pula jarak antara dari pusat-pusat kegiatan yang ada apabila hal ini dibandingkan dengan daerah permukiman yang lebih jarang.

   Hal ini sangat erat kaitannya dengan apa yang disebut sebagai *population threshold*. Jadi, kepadatan penduduk suatu wilayah memegang peranan yang sangat penting dalam hal terciptanya keadaan *jauh* dan *dekatnya* jarak antara dari pusat-pusat kekuatan.

Sumber: Barlow M.H and Newton R.G (1971). *Ibid.* ■

Lampiran 3

Karakteristik utama "(christaller's) ierarchical model".

Secara umum dapat dibedakan menjadi 2 macam, yaitu:

(1). *Karakteristik struktural.*

Dalam hal ini masih dibedakan menjadi 2 pembahasan, yaitu:

a/. jumlah dari pusat-pusat kegiatan.

Mengenai ide untuk mengelompokkan keberadaan kota-kota menjadi klas yang diskrit sebenarnya bukan hal yang baru. Seperti diketahui bahwa sudah sejak lama orang mengenal istilah *hamlet, village, town, city* dan sebagainya. Selanjutnya dapat diketahui bahwa makin tinggi ordernya akan makin berkurang jumlah pusat-pusat kegiatannya. Menurut *Walter Christaller*, pengurangan jumlah pusat-pusat kegiatan tersebut yang disebabkan makin keatas ordernya adalah merupakan ratio yang konstan. Sebagai contoh mudah, dapat dikemukakan misalnya dalam suatu wilayah terdapat *90 hamlet* dan

di sini hanya ada *30 villages, 10 town, 3 cities* dan *1 metropolis*. Dalam hal ini ratio yang konstan tersebut sekitar 3. Oleh W. Christaller *constan ratio* ini disebut *k value*. Untuk suatu wilayah yang berorientasi pada perdagangan di mana dituntut didirikannya pusat-pusat kegiatan yang maksimal, maka hirarki wilayahnya hendaknya mempunyai nilai k=3.

Jadi, berdasarkan gambar tentang *hubungan dan komponen pusat-pusat pelayanan*, A adalah satu-satunya kota besar di dalam hexagon bergaris tebal dan daerah ini juga mendapat pelayanan dari hexagon order di bawahnya. Luasnya dapat disamakan dengan 3 buah hexagon order yang lebih rendah setingkat (ingat rumus $Lh_n = 3Lh_{n-1}$). Bagian-bagian hinterland order di bawahnya yang berada dibawah pengaruh hexagon bergaris tebal ini meliputi 1/3 dari hexagon-hexagon bergaris tipis yang jumlahnya ada 6 buah. Luas 1/3 dari ke 6 hexagon bergaris tipis ini sama dengan luas dua buah hexagon bergaris tipis.

Pelu diperhatikan bahwa di dalam wilayah hexagon bergaris tebal, juga meliputi kota-kota sedang dengan hinterland bergaris tipis, dalam hal ini kota B1. Apabila hinterland bergaris tebal dengan kota A sebagai pusat tersebut dikaitkan dengan hinterland bergaris putus-putus, maka luasnya sama dengan 9 buah hinterland bergaris putus-

putus. Sementara itu untuk kota besar A sendiri wilayahnya berada dalam hexagon bergaris putus dengan pusat C1, yang memberi pelayanan pada daerah sekitarnya dalam tingkatan ordernya. Kota-kota kecil lainnya yang sejajar adalah C2, C3, C4, C5, C6, C7. Keenam kota-kota kecil ini masing-masing 1/3 wilayahnya termasuk dalam pelayanan kota besar A. Secara teoretis, sistem perkotaan order ke 3 ini mengandung 1 kota besar (A), 3 kota-kota sedang (B) dan (9) buah kota-kota kecil (C).

Dalam buku-buku yang membicarakan tentang *urban sistem* dengan mendasarkan k value=3, maka jumlah *central-places* nya akan sesuai dengan ordernya yaitu 1, 3, 9, 27, 81 ... dst. Walaupun demikian, jumlah *central-places* tersebut jarang sekali terdapat dalam kenyataan, *karena* apabila perhitungan yang dimaksud meliputi seluruh permukiman, maka pusat-pusat yang paling kecilah yang akan mengalami kesukaran. Sesuai dengan teori tersebut *ternyata* bahwa kota besar A, sekaligus juga merupakan kota sedang B, dan sekaligus pula merupakan kota kecil C. Jadi, nyatalah kini bahwa jumlah pusat-pusat kegiatan sendiri, *jumlahnya akan lebih sedikit* dari jumlah yang diperkirakan dalam perhitungan teoretikal. Untuk maksud-maksud praktikal dengan sendirinya pengertian pusat kegiatan yang sekaligus implisit dengan pusat kegiatan dalam order yang lebih rendah seharusnya ditiadakan.

Berdasarkan gambar di atas, maka dalam wilayah yang telah disebut terdahulu, hanya terdapat *1 kota besar*, dan dalam hinterlandnya hanya meliputi *two town equivalents* (6 buah *segilima* yang antara lain dibatasi oleh titik-titik C13, 02, dan 07 dan sejenisnya) dan *bukannya 3 town-equevalents* karena daerah B1 tidak dimasukkan dalam perhitungan. Begitu pula halnya apabila hal ini dikaitkan dengan kota-kota kecil. Untuk hexagon kota besar A tidak lagi dipersamakan dengan 9 kota-kota kecil, tetapi hanya dipersamakan dengan 9 kota-kota kecil (*six small town equevalents*). Dengan mempertimbangkan perubahan ini, maka apabila seseorang menghitung hirarki kota-kota dengan k value=3, maka ordernya tidak lagi sama dengan di atas, tetapi menjadi sebagai berikut: 1, 2, 6, 18, 54 ....dst. untuk order-order yang lebih rendah, ordernya tetap berkelipatan tiga.

Mengenai hal ini W. Christaller telah menyadari dan menyarankan untuk menggunakan perhitungan yang kedua. Seperti halnya di Jerman Selatan, maka perhitungan kedualah yang dipakainya. Sekali lagi, perlu ditegaskan, bahwa rumus tersebut dapat berlaku bagi daerah-daerah yang betul-betul memenuhi pra-syarat yang telah diajukan. Penyimpangan-penyimpangan banyak dijumpai berhubung adanya peranan faktor-faktor tertentu. Sebagai contoh, bahwa pada suatu wilayah di mana

jalur transportasi sudah sedemikian maju, maka akan diperoleh *k value* yang berbeda dan biasanya berkisar 4 dan olehnya nilai disebut sebagai *transport principle*. Contoh lain, apabila peranan politik administrasi pemerintahan yang bersifat dominan di suatu kawasan maka nilai k nya akan berkisar 7. Hal ini disebut *separation or administrative principle.* Namun bagaimana ujud dari pada hinterlandnya, W. Christaller tidak menerangkannya dengan jelas.

Dalam kenyataannya, pada saat ini hampir seluruh jaringan kota-kota selalu dipengaruhi oleh *tidak hanya* satu faktor saja, tetapi oleh *banyak faktor,* sehingga akibatnya *k value* yang terjadi pun menjadi besar pula.

b/. Fungsi yang diberikan.

Dengan mengetrapkan KAAP dan KJB, Walter Christaller menunjukkan bahwa pusat-pusat kota ternyata mengelompok menjadi klas-klas yang diskrit atas dasar pelayanannya ke daerah *hinterlandnya.* Oleh karena masing-masing daerah belakang tersebut ditandai oleh penyebaran penduduk yang merata, maka untuk daerah belakang dengan luas yang sama akan mempunyai jumlah penduduk yang sama. Akibatnya, bagi pusat-pusat kegiatan dalam order yang sama akan mempunyai APP yang sama bagi tiap-tiap pelayanan yang sama. Perbedaan antara order yang satu dengan order yang

lain, baik yang lebih tinggi maupun yang lebih rendah adalah terletak pada *jumlah* dan *kompleksitas* fungsi-fungsi yang ada.

Seperti halnya yang ditemukan oleh W. Christaller di Jerman Selatan, bahwa pada order-order tertentu ditandai oleh fungsi-fungsi yang tipikal. Berkaitan hal itu sarjana ini menunjukkan fungsi-fungsi tipikal yang diberikan oleh order terkecil, yaitu *produce market, an inn, a post office, police station, doctor, some repair firms, some rural service,* seperti *veterenian, a co-operative* dan *a loan-oficce.* Sarjana ini menamakan pusat-pusat seperti ini *market-towns* (*M-places*). Rata-rata penduduknya berkisar 1200 dan memberikan pelayanan pada penduduk yang tinggal di daerah belakang dengan penduduk berkisar antara 3000 sampai 4000 jiwa.

Begitu pula halnya dengan order yang lebih tinggi. Jumlah penduduknya berkisar antara 10000 sampai 12000 jiwa dan terdapat penambahan fungsi-fungsi yang tidak dipunyai oleh order yang lebih rendah. Fungsi-fungsi yang tidak dipunyai oleh order yang lebih rendah antara lain: *lower court, elementary school, a public library, cinema, a newspaper, saving banks, shemist* dan beberapa *specialist shops*. Kota ini oleh W. Christaller disebut sebagai *office town* (*A-places*). Penduduk kotanya berkisar 2000 jiwa. Order yang lebih tinggi mempunyai hinterland yang berpenduduk sekitar 35000 dan dengan sendirinya APP

dan JB-nya juga besar. Fungsi-fungsi yang disediakan akan semakin kompleks. Kota macam ini disebut sebagai *country towns (K-Places)*, dan penduduk kotanya berkisar 4000 jiwa. Makin ke atas makin menunjukkan peningkatan di segala bidang dan berturut-turut dinamakan *B-Places, G-Places, P-Places dan L-Places.*

Dalam hal ini perlu ditegaskan sekali lagi, bahwa perbedaannya tidak berdasarkan jumlah penduduknya tetapi berdasarkan atas *jenis fungsi* yang dipunyai.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa:

1. Daerah-daerah pusat kegiatan dalam sistem perkotaan menunjukkan klas-klas yang diskrit dan masing-masing kelas disebut order. Makin ke atas ordernya jumlah pusat-pusatnya makin berkurang sesuai dengan *K-Value*, sedang kelipatannya tergantung pada *faktor-faktor apa yang dominan* di pusat kegiatan yang bersangkutan.
2. Penggolongan *central place* didasarkan pada *functional complexity* dan bukan jumlah penduduknya, walau dalam kenyataannya antara dua hal tersebut sering menunjukkan hubungan yang kuat.

(2). Karakteristik spasial

Dalam uraian ini, akan dibedakan menjadi 2 macam, yaitu:

a. besarnya hinterland

suatu hal yang tidak dapat disangkal lagi bahwa pusat-pusat yang lebih kecil hanya mempunyai peranan yang bersifat lokal saja, sedang pusat-pusat kota yang lebih besar mempunyai peranan yang lebih besar pula.

Ada 2 hal yang perlu diperhatikan mengenai besarnya *hinterland* ini, yaitu:

- pusat-pusat kegiatan yang termasuk dalam order yang sama akan mempunyai hinterland yang sama luasnya, tipe-tipe fungsi yang sama dan bahkan jumlah penduduk yang sama. Berdasarkan penyelidikannya di Jerman Selatan, sarjana ini menemukan kenyataan bahwa *M-Place* mempunyai *hinterland* 50 km2 dengan penduduk 3500 jiwa, *A-Place* mempunyai hinterland 130 km2 dengan penduduk 11000 jiwa, *K-Place* mendominasi daerah seluas 400 km2 dengan penduduk 35000 jiwa, *B-place* mendominasi daerah belakang 1200 km2 dengan penduduk 100000 jiwa dan sampai pada *L-Place* yang mampu memberikan pelayanan untuk daerah seluas 32000km2 dengan penduduk sekitar 3,5 juta jiwa atau lebih. Berdasarkan penelitian Brush dan Bracey mengenai hal tersebut, untuk daerah Wisconsin barat daya dan Inggris barat daya terlihat adanya tendensi kesamaan SPACING dari masing-masing pusat-

pusat kegiatan di daerah tersebut, walaupun faktor transportasi telah mempunyai peranan yang cukup kuat dalam memengaruhi perkembangan masing-masing pusat.

- Kenaikan luas *hinterland* dari order yang satu ke order yang lain disebabkan adanya *constan ratio of three*. Berdasarkan penelitiannya di Jerman Selatan, hal tersebut memang dapat diakui kebenarannya, karena daerah penelitiannya pada saat itu mempunyai kondisi yang mendekati ideal. Namun demikian, berdasarkan pengalaman-pengalaman empirik ternyata bahwa hal itu hanya berlaku bagi pusat-pusat yang kecil saja, sedang untuk pusat-pusat yang besar, kurang terlihat keberaturannya.

  Hal tersebut wajar karena makin ke atas ordernya, makin banyak faktor-faktor lain yang ikut memengaruhi peranan masing-masing pusat kegiatan seperti faktor politik administratif, sistem transportasi dan industrialisasi.

b. Jarak masing-masing pusat kegiatan.

Secara umum dapat dikatakan bahwa makin kecil order pusat-pusat kegiatan tersebut akan diikuti oleh makin pendeknya jarak antar pusat-pusat. Hal ini dilandasi oleh suatu asumsi bahwa masing-masing kegiatan tersebut (untuk order yang sama) akan memberi pelayanan ke wilayah yang sama luasnya. Berdasarkan penelitiannya di Jerman

Selatan sarjana ini memperoleh data sebagai berikut: jarak antara *A-Places* berkisar 7,5 mil, antara *K-places* 13 mil, *B-Places* 22,5 mil *G-Places* 39 mil, *P-Places* 6,75 mil dan antara *L-Places* 116 mil.

Menurut Walter Christaller, kenaikan SPACING dari order yang satu ke order yang lain juga mengikuti suatu ratio yang konstan. Hal ini wajar karena model yang dikemukakannya adalah berbentuk hexagon. Apabila luas dari satu hexagon sama dengan 3 kali luas hexagon setingkat lebih rendah, maka jari-jari daripada hexagon yang lebih besar tersebut sama dengan *akar* (Ö) dari 3 kali jari-jari hexagon yang lebih kecil (jari-jari ini adalah jarak dari pusat hexagon sampai tegak lurus dengan salah satu sisi-sisinya).

Sebagai contoh dapat dikemukakan bahwa jarak dari B6-B7

$= \sqrt{3}$ (jarak C6-C7)

Secara matematis dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$JP_n = \sqrt{3}\ (JP_{n-1})$$

Keterangan:

J	:	jarak antar
P_n	:	pusat-pusat order ke n yang berdekatan
P_{n-1}	:	pusat-pusat order ke n-1 yang terdekat.

Apabila diketahui jarak antara C6-C7=10 km, maka jarak

B6-B7= $\sqrt{3}$ (10) km=17,32 km atau sekitar 17 km.

Berdasarkan penelitian di Wisconsin dan Tasmania, ternyata kenaikan jarak pusat-pusat kegiatan dalam order yang berbeda juga mendekati jarak-jarak teoretis tersebut ($\sqrt{3}$) kali jarak pusat-pusat dari order yang lebih bawah.

Akhirnya, secara garis besar apa yang telah diuraikan dalam karakteristik spasial ini dapat diringkaskan sebgai berikut:

- pusat-pusat kegiatan dari order yang sama berkecenderungan mempunyai luas daerah belakang sama, kenaikan luas daerah belakang ini sesuai dengan *constant ratio of three.*
- Pusat-pusat dari order yang sama akan tersebar merata di seluruh wilayah dalam satu *urban system.* Makin tinggi ordernya makin besarlah jarak antara pusat-pusatnya. Kenaikan jarak antara dari pusat-pusat ke pusat-pusat yang setingkat lebih tinggi ordernya sama dengan $\sqrt{3}$ *kali* jarak antara pusat-pusat yang lebih rendah.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa ternyata letak kota-kota di suatu wilayah tidaklah terjadi secara kebetulan saja, tetapi sebenarnya merupakan satu bagian dari sistem kota-kota yang tidak boleh dianggap

tidak teratur. Walaupun demikian, memang tidak seluruhnya mempunyai argumentasi yang kuat dalam penelaahannya, sehingga untuk itu Walter Christaller mendapat kritik-kritik.

Kritik tersebut berkisar pada gambaran yang sangat konsepsional dan sangat jauh dari realita sebenarnya di mana peranan faktor-faktor lingkungan sudah sedemikian benar. Walaupun beberapa pra-syarat yang dikemukakan sangat hipotetis, namun tidak dapat disangkal lagi bahwa hasil karyanya sangat menarik sehingga menyebabkan pembaca angkat topi. ■

Sumber: Barlow M.H dan Newton R.G (1971). Ibid.

Daftar Pustaka

Barlow M.H & Newton R.G *Patterns and procesess in Man's Economic Enviroment*. Sydney: Angus & Robertson Pty. Ltd. 1971.

B.P.S. *Penduduk Indonesia 1980 menurut Propinsi dan Kabupaten/Kotamadya*. Seri L:2. Hasil pencacahan Lengkap Sensus Penduduk 1980. Jakarta: B.P.S. 1981.

Caminos, Horacio et al. *Urban Dwelling Environments. An Elementary Survey of Settlements*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology, 1969.

Desaunettos, J.R Catalogus of Landforms for Indonesia; Examples of a Physiographic Approach to Land Evaluation for Agricultural Development. *Working Paper No. 13*. Bogor: Soil Research Institute, 1977.

Gillen, P.B. *The Distribution of Occupations as a City Yardstick*. New York: King Crown Press, 1951.

Gist, N.P. & Halbert, L.A. *Urban Society*. New York: Thomas Y. Crowell, 1959.

Hadi Sabari Yunus. *Konsep Perkembangan dan Pengembangan Daerah Perkotaan*. Yogyakarta: Fakultas Geografi UGM 1978.

Hadi Sabari Yunus. Perkembangan kota dan faktor-faktornya. *Seminar Interpretasi Foto Udara dan Survey terpadu*. Yogyakarta: Fakultas Geografi UGM 1980.

Harris, Chauncey D. A Functional Clasification of Cites in USA *Geographical Review*. Januari 1943.

Hoselitz, BF. Generative and Parasitical Cities. *Economic Development Cultural Change*. April 1955.

Houston, JM. *A Social Geography of Europe*. Duchworth 1953.

Hudson, FRGS. *A Geography of Settlements*. London: Mc. Donald and Evans LTD. 1974.

Lindgreen, DT. *Urban Apllications on Remote Sensing. Remote Sensing Techniques for Enviromental Analysis*. California: Hamilton Publishers Coy, 1974.

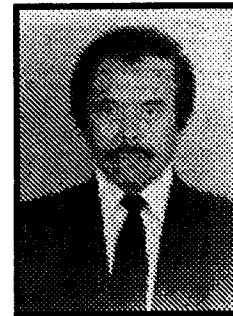
Mumford, L. *City Development*. Secker & Warburg, 1947.

Nelson, RL. *The selection of retail Location*. New York: Dodge Corporation, 1958.

Northam, RM. *Urban Geography*. New York: John Wiley & Sons, Inc, 1975.

Soedjono, D. *Segi-segi Hukum Tentang Tata Bina Kota di Indonesia*. Bandung: PT Karya Nusantara, 1978.

Taylor, G. *Urban Geography*. London: Methuen, 1958.

Biodata Penulis

Prof. Dr. Hadi Sabari Yunus, M.A. (Denver); Drs (Utrecht) adalah guru besar pada Fakultas Geografi UGM Yogyakarta. Pada Program Pasca Sarjana UGM mengajar di Program Studi Geografi, Program Studi Kependudukan, Program Studi Lingkungan, Program Studi Penginderaan Jauh dan Program Studi Manajemen Pengelolaan Lingkungan. Saat ini membimbing beberapa mahasiswa S3 dan berbagai instansi. Di Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional mengajar Tata Ruang dan Perencanaan Wilayah.

Pada awalnya menekuni Studi Regional Indonesia pada Fakultas Geografi UGM dan selanjutnya mengembangkan studi kota-kota negara maju di University of Denver, Colorado, USA. Studi kotanya, dilanjutkan di Rijks Universiteit te Utrecht, Nederland mengenai studi kota-kota negara berkembang. Studi Kepustakaan Independen

Lanjut dilakukan di Jerman Barat, pada Department of Geography, University of Giessen dan National University of Singapore, mengenai "Sustainable Development & Sustainable City". Saat ini juga menjabat sebagai Chief Editor majalah international The Indonesian Journal of Geography dan Ketua Laboratorium Permukiman dan Sumberdaya di Fakultas Geografi UGM.

Buku baru yang sedang dalam tahap penyelesaian berjudul "Manajemen Kota: Perspektif Spasial" ■